Aktenzeichen 6441 /1 Berlin, den 14.06.2002

Anhörungsverfahren für das Vorhaben
,,Ausbau des Flughafens Berlin Schönefeld“

Stellungnahme zum Ergebnis des Anhörungsverfahrens

Vorbemerkung

Mit der Stellungnahme nach § 73 Abs. 9 Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Brandenburg (VwVfG Bbg) des Brandenburgischen Landesamtes für Bauen, Verkehr und Straßenwesen (Anhörungsbehörde) und der Übergabe des Plans, der Stellungnahmen der Behörden und der nicht erledigten Einwendungen an die Planfeststellungsbehörde ist das Anhörungsverfahren für das Vorhaben ,,Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld“, das mit Einreichung des Antrags am 17.12.1999 eingeleitet wurde, abgeschlossen. Es schließt sich das Planfeststellungsverfahren im engeren Sinne an, das vom Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg (Planfeststellungsbehörde) geführt wird. Innerhalb dieses Verfahrens wird über die gestellten Anträge entschieden. Die vorliegende Stellungnahme soll der Unterstützung der Planfeststellungsbehörde bei der Entscheidungsfindung dienen. Damit sind keine (Vor-)Entscheidungen über die Zulässigkeit des Vorhabens als Ganzes oder einzelner Teile davon, über Forderungen nach Schutzvorkehrungen oder die Einrichtung und Unterhaltung von Anlagen sowie über Entschädigungsansprüche verbunden.Die zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung ist ebenfalls nicht darin enthalten. Sie wird zu einem späteren Zeitpunkt im Planfeststellungsverfahren erstellt werden. Die Stellungnahme enthält entsprechend den der Anhörungsbehörde obliegenden Aufgaben die zusammenfassende Darstellung

des Verfahrensablaufs;

des wesentlichen Inhalts des Vorbringens der Träger öffentlicher Belange, der anerkannten Naturschutzverbände und sonstigen Stellen;

des wesentlichen Inhalts des Vorbringens der Einwender und Betroffenen;

des ermittelten Sachverhalts in seinen wesentlichen Punkten;

die Bewertung einzelner Konfliktpunkte sowie Vorschläge zu ihrer Bewältigung sowie

offener, noch aufzuklärender Punkte.

Zum Verständnis der vorliegenden Stellungnahme wird darauf hingewiesen, dass es nicht Aufgabe der Anhörungsbehörde ist, jedem Detail des Plans oder der Stellungnahmen und Einwendungen nachzugehen, soweit es nicht für die Entscheidung über das Ob des Vorhabens von ausschlaggebender Bedeutung sein kann. Dies ergibt sich bereits aus der gesetzlich vorgesehenen Möglichkeit der Aufnahme eines Vorbehalts in den Planfeststellungsbeschluss und gilt in besonderem Maße für Vorhaben des hier zur Beurteilung vorgelegten Umfangs. Darüber hinaus gehört es nicht zu den Aufgaben der Anhörungsbehörde, das Vorhaben und die Einlassungen der Verfahrensbeteiligten einer umfassenden rechtlichen Überprüfung zu unterziehen. Soweit im Nachfolgenden Rechtsausführungen enthalten sind, betreffen sie das Anhörungsverfahren als solches oder sind auf der Grundlage einer summarischen Prüfung erfolgt, ohne die für die abschließende Entscheidung im Planfeststellungsverfahren notwendige Prüfungstiefe.

Um Fehleinschätzungen vorzubeugen ist es wichtig zu betonen, dass das Anhörungsverfahren durch die Einwendungen und Stellungnahmen und deren Erörterung geprägt wird. Damit verbunden ist die Gefahr, dass die Stellungnahme gleichsam ausschließlich als Auflistung von Kritik und Bedenken sowie den damit einhergehenden Forderungen der Träger öffentlicher Belange, der anerkannten Naturschutzverbände, der sonstigen Stellen, der Einwender und Betroffenen erscheint. Die zugunsten des Vorhabens anzuführenden Argumente einschließlich der Begründung des Antrags treten bei flüchtiger Betrachtung in den Hintergrund. Der Anhörungsbehörde ist deshalb daran

gelegen, an dieser Stelle auch auf die für das Vorhaben streitenden Argumente hinzuweisen, nämlich

> die Entlastung der in den Einwirkungsbereichen der Flughäfen Tegel und Tempelhof wohnenden und zeitweise sich aufhaltenden Menschen, einschließlich der Schüler, Kindergartenkinder, Patienten von Krankenhäusern und Pflegeheimen etc.;
>
> die Reduzierung der Umweltbelastung im Umfeld der Flughäfen Tegel und Tempelhof;
>
> die Befriedigung der steigenden Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen im Aufkommensgebiet Berlin/Brandenburg;
>
> die Verbesserung der Luftverkehrsinfrastruktur im Ballungsraum Berlin/Brandenburg;
>
> die positiven wirtschaftlichen Effekte, insbesondere für den Arbeitsmarkt und die Investitionsbereitschaft von Unternehmen in der Region.

Das Abgeordnetenhaus von Berlin und der Brandenburgische Landtag sowie die beiden Landesregierungen haben – jeweils vorbehaltlich des Ergebnisses des Planfeststellungsverfahrens- einen dahingehenden politischen Willen mehrfach zum Ausdruck gebracht. Die Planfeststellungsbehörde wird darüber entscheiden, ob diese und alle weiteren für das Vorhaben sprechenden Gründe nach Abwägung mit den gegen das Vorhaben sprechenden Belangen überwiegen.

Dies vorausgeschickt ist als Fazit des Anhörungsverfahrens festzuhalten, dass das Vorhaben mit spürbaren Belastungen einer Vielzahl von Menschen, Betrieben, Vereinen und sonstigen Einrichtungen, Beschränkungen der Entwicklung angrenzender Gemeinden sowie umfangreichen Eingriffen in die Umwelt verbunden ist. Der überwiegende Teil der Träger öffentlicher Belange, der anerkannten Naturschutzverbände und sonstigen Stellen sowie zahlreiche Einwender haben die Notwendigkeit eines neuen, dem Verkehrsbedarf der Region und den technischen Anforderungen der Luftfahrt gerecht werdenden Flughafens anerkannt, den Standort Schönefeld jedoch – teilweise vehement- abgelehnt. Wesentlicher Ansatzpunkt dieser Kritik war, dass der Standort ungeeignet sei. Dazu wurde auf das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens

Flughafen Berlin Brandenburg International aus dem Jahr 1994 verwiesen. Zumindest aber fehle die Darstellung von Alternativstandorten in den Planunterlagen, ohne die eine Beurteilung der Rechtfertigung der Eingriffe nicht möglich sei.

Die TdV lehnen die Betrachtung von Standortalternativen mit Verweis auf die landesplanerischen Grundlagen und den Umstand, dass es sich nicht um einen Neubau, sondern lediglich um Ausbau handele, ab. Das Ergebnis des o.g. Raumordnungsverfahrens könne nicht herangezogen werden, weil ihm ein anderes, nicht vergleichbares Projekt mit vier Start- und Landebahnen und einem nahezu doppelt so hohen Passagieraufkommen zugrundegelegen habe. Außerdem sei die Bindungswirkung der Landesplanerischen Beurteilung abgelaufen.

Gleichwohl hat der TdV (Flughafen) während der Erörterung am 19.06.2001 ausgeführt, dass im Zuge der Vorbereitung des Planfeststellungsantrags eine Prüfung der drei in Frage kommenden Standorte, d.h. Sperenberg, Jüterbog und Schönefeld, auf Eignung zur Entwicklung eines Single-Flughafens stattgefunden habe. Im Ergebnis habe sich Schönefeld als der geeignetste Standort erwiesen. Der Standort Sperenberg sei wegen

der höheren Investitionskosten, v.a. für die Straßen- und Schienenanbindung und die Beräumung der Altlasten,

der (zumindest in der ersten Baustufe weiter nutzbaren) in den zurückliegenden Jahren modernisierten Anlagen in Schönefeld,

der verkehrstechnisch schwierigen Straßenanbindung des Flughafens und der Autobahn über die Bundesstraße 101, möglich seien maximal vier Fahrstreifen und keine ebenerdige Anbindung an die Autobahn,

der stärkeren Eingriffe in die Umwelt durch den größeren Flächenverbrauch, der höheren Transportleistung aufgrund der größeren Entfernung (Verkehrsarbeit), des geringen Grundwasserflurabstandes und der vorhandenen Altlasten,

der schlechteren Erschließung der großflächigen Stadt Berlin, die von einem weiter entfernt liegenden Flughafen schienenseitig nur von einem bestimmten Punkt aus erschlossen werden könne,

verworfen worden. Darüber hinaus hat der TdV (Flughafen) nunmehr in einem Schreiben vom 21.052002 seine Bereitschaft erklärt, gegenüber der Planfeststellungsbehörde schriftlich zu möglichen Alternativstandorten Stellung zu beziehen und darzulegen, warum sich aus seiner Sicht keine Alternativen zum Standort Schönefeld aufdrängen.

Nach Auffassung der Anhörungsbehörde bedarf es nicht zuletzt wegen der mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in fremdes Eigentum und der übrigen Belastungen Dritter, die vor allem im südlichen Erweiterungsbereich einer erstmaligen Beeinträchtigung durch den Flugverkehr gleichkommen, eines Nachweises, dass es keine Planungsvarianten gibt, die ernsthaft in Betracht kommen (vgl. Steinberg/Berg/Wickel, Fachplanung, 3. Auflage § 3 Rn. 124 ff. mit Verweis auf die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts). Dies zumal die Gesellschafter des TdV (Flughafen) unbestrittenermaßen eine Auswahlentscheidung zum Standort für die Antragstellung getroffen haben. Dies belegt auch der sogenannte Konsensbeschluss vom 28.051996 und die im Anhörungsverfahren von Herrn Rechtsanwalt Dr. Siebeck für seine Mandanten vorgelegten Unterlagen, die dieser Auswahlentscheidung zugrundegelegen haben. Die damit zusammenhängenden und alle weiteren Rechtsfragen sind im Planfeststellungsverfahren aufzugreifen und zu beantworten.

Klarzustellen bleibt noch, dass die von der Anhörungsbehörde unterbreiteten Vorschläge zur Konfliktlösung und zu weiterführenden Untersuchungen selbstverständlich nur für den Fall vorgetragen sind, dass sich die Planfeststellungsbehörde für die Feststellung des Plans dem Grunde nach entscheidet.

Die Frist zur Abgabe der Stellungnahme nach § 10 Abs. 2 Nr. 4 Satz 2 des Luftverkehrsgesetzes ist nicht eingehalten, ebenso die Frist zum Abschluss der Erörterung nach § 10 Abs. 2 Nr. 4 Satz 1 des Luftverkehrsgesetzes. Dies ist dem Umfang und der Komplexität des Vorhabens geschuldet. **Zu** erörtern waren 136 Stellungnahmen von Behörden, anerkannten Naturschutzverbänden und sonstigen Stellen sowie 133.684 Einwendungen von mehr als 60.000 Einwendern. Die Erörterung erstreckte sich über 90 Verhandlungstage innerhalb von neun Monaten. Im Zuge der Erörterung und in deren Folge wurden mehr als 6.000 Einzelanträge zum Verfahren gestellt. Sanktionen sind mit den Fristüberschreitungen nicht verknüpft (vgl. Marschall/Schröter/Kastner, Bundesfernstraßengesetz, 5. Auflage 1998, Rn. 105 zur inhaltsgleichen Regelung im Bundesfernstraßengesetz, die Vorbild für die Regelung im Luftverkehrsgesetz war – Deutscher Bundestag Drucksache 12/4328 Seiten 11

und 22). Die Anhörungsbehörde hat vor allem im Interesse der Betroffenen, die bis zur abschließenden Entscheidung mit der Unsicherheit über die Realisierung des Vorhabens leben müssen, aber auch der Träger des Vorhabens das Verfahren so zügig wie möglich abgeschlossen.

Mit der Stellungnahme werden die gesamten Verfahrensunterlagen vorgelegt. Aus ihnen ergibt sich der Verfahrensablauf und das Vorbringen der Beteiligten im Einzelnen. Für eine umfassende tatsächliche und rechtliche Beurteilung ist es unerlässlich, auf diese Unterlagen zurückzugreifen, insbesondere auf den genauen Wortlaut der Einwendungen, der Stellungnahmen sowie der Niederschriften über den Erörterungstermin.

A. Verfahrensablauf

1. Antragstellung

Der Antrag auf Planfeststellung für das Vorhaben Ausbau Flughafen Berlin-Schönefeld, bestehend aus 49 Ordnern, wurde am 17.12.1999 durch die Träger des Vorhabens, d.h. die Flughafen Berlin Schönefeld GmbH, die DB Netz AG und die DB Station & Service AG beim Landesamt für Bauen, Verkehr und Straßenwesen – Anhörungsbehörde – eingereicht.

Nach einer Überprüfung der Unterlagen, insbesondere auf Vollständigkeit, Widerspruchsfreiheit und Erkennbarkeit der Betroffenheit durch die Anhörungsbehörde, wurden die Träger des Vorhabens mit Schreiben vom 09.02.2000 aufgefordert, die Unterlagen zu überarbeiten. Am 1503.2000 überreichten die Träger des Vorhabens die überarbeiteten Planunterlagen.

Am 14.02.2000 wurden 20 Ordner mit Hintergrundmaterial, wie vorbereitende Gutachten und Datensammlungen, die sog. Y-Ordner, durch die Träger des Vorhabens bei der Anhörungsbehörde eingereicht.

II. Auslegung

Die Anhörungsbehörde hat mit Schreiben vom 31.03.2000 die Auslegung des Plans nach § 10 Abs. 2 LuftVG i. V. m. § 73 Abs. 2 VwVfG Bbg veranlasst. Das den Auslegungsstellen übergebene Formblatt mit dem Bekanntmachungstext, enthielt den Hinweis, dass die Auslegung gleichzeitig die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG beinhaltet. Mit Schreiben vom 03.052000 hat die Anhörungsbehörde bei den Auslegungsstellen zudem die Benachrichtigung der nicht ortsansässigen Betroffenen gern. § 73 Abs. 5 Satz 3 VwVfG Bbg veranlasst.

1 . Auslegung vom 15.05.2000 bis 1506.2000

Die Planunterlagen (49 Ordner) wurden nach ordnungsgemäßer Bekanntmachung in den folgenden Ämtern, Gemeinden, Landkreisen des Landes Brandenburg und für das Land Berlin bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung sowie den Bezirksämtern Köpenick, Neukölln, Tempelhof und Treptow vom 15.052000 bis zum 15.06.2000 ausgelegt:

Behörde	**Bekanntmachung durch Amtsblatt / Tagespresse Aushang**	**Bekanntmachung am**
Amt Schönefeld	Schönefelder Amtsanzeiger	28.04.2000
Amt Blankenfelde/Mahlow	Amtsblatt für das Amt Blankenfelde/Mahlow/ Aushang	12.04.2000 13.04.00 – 1506.00
Amt Rangsdorf	Allgemeiner Anzeiger / Aushang	14.04.2000 / 06.04.00 - 16.06.00
amtsfreie Gemeinde Eichwalde	Amtsblatt für die Gemeinde Eichwalde	2504.2000
Amtsfreie Gemeinde Zeuthen	Aushang	11.04.00 – **29.06.00**
amtsfreie Gemeinde Schulzendorf	Schulzendorfer Gemeindekurier/ Aushang	27.04.2000 27.04.00 – 16.06.00
Amt Unteres Dahmeland	Amtsblatt für das Amt Unteres Dahmeland/ Aushang	26.04.2000/ 11.04.00 – 27.06.00
amtsfreie Gemeinde Wildau	Wildauer Rundschau/ Aushang	20.04.2000/ 10.04.00 - 30.06.00

Behörde	**Bekanntmachung durch Amtsblatt / Tagespresse Aushang**	**Bekanntmachung am**
Amt Mittenwalde	Zeitung für Mittenwalde	26.04.2000
Amt Zossen	Amtsblatt für das Amt Zossen	03.052000
Amt Ludwigsfelde -Land	Amtsblatt für das Amt Ludwigsfelde Land	12.04.2000
Stadt Ludwigsfelde	Amtsblatt für die Stadt Ludwigsfelde	02.052000
Amt Stahnsdorf	Amtsblatt für das Amt Stahnsdorf	02.052000
Amt Trebbin	Trebbiner Anzeiger	19.04.2000
Amt Grünheide (Mark)	Amtsblatt für das Amt Grünheide (Mark)	28.04.2000
amtsfreie Gemeinde Woltersdorf	Aushang	18.04.00 - 29.06.00
Amt Rüdersdorf	Amtsblatt für das Amt Rüdersdorf	28.04.2000
Stadt Erkner	Amtsblatt für die Stadt Erkner/ Aushang	27.04.2000 27.04.00 – 1505.00
Stadt Königs Wusterhausen	Rathaus aktuell	13.04.2000
Amt Spreenhagen	Aushang	18.04.00 – 03.05.00
Amt Schenkenländchen	Amtsblatt für das Amt Schenkenländchen	04.05.2000
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung	Amtsblatt Berlin Nr.20/ Berliner ZeitunglBerliner Morgenpost/Der Tagesspiegel	jeweils am 28.04.2000
Bezirksamt Köpenick	Amtsblatt Berlin Nr. 20/ Berliner ZeitunglBerliner Morgenpost/Der Tagesspiegel	jeweils am 28.04.2000
Bezirksamt Treptow	Amtsblatt Berlin Nr. 20/ Berliner ZeitunglBerliner Morgenpost/Der Tagesspiegel	jeweils am 28.04.2000
Bezirksamt Neukölln	Amtsblatt Berlin Nr. 20/ Berliner ZeitunglBerliner Morgenpost/Der Tagesspiegel	jeweils am 28.04.2000
Bezirksamt Tempelhof	Amtsblatt Berlin Nr. 20/ Berliner ZeitunglBerliner Morgenpost/Der Tagesspiegel	jeweils am 28.04.2000

2. Auslegung vom 56.2000 bis zum 57.2000

Weiterhin wurden die Planunterlagen (49 Ordner) nach ordnungsgemäßer Bekanntmachung in den folgenden Gemeinden vom 0506.2000 bis zum 0507.2000 ausgelegt:

Behörde	**Bekanntmachung durch Amtsblatt / Tagespresse Aushang**	**Bekanntmachung am**
Gemeinde Großbeeren	Amtblatt für das Amt Ludwigsfelde- Land/ Aushang	26.052000 25.05.00 – 18.07.00
Gemeinde Großziethen	Schönefelder Amtsanzeiger/ Aushang	26.05.2000/ 25.05.00 – 01.08.00
Gemeinde Diedersdorf	Aushang	18.05.00 -20.07.00
Gemeinde Mahlow	Aushang	18.05.00-20.07.00
Gemeinde Gosen	Aushang	18.05.00 – 11.07.00
Gemeinde Neu Zittau	Aushang	18.05.00 -10.07.00
Gemeinde Dahlewitz	Amtsblatt für das Amt Rangsdorf/ Aushang	26.05.2000/ 18.05.00 - 06.07.00
Gemeinde Groß Schulzendorf	Amtsblatt für das Amt Zossen	25.05.2000

3. Auslegung vom 11.9.2000 bis zum 11.10.2000

Eine letzte Auslegung der Planunterlagen (49 Ordner) erfolgte nach ordnungsgemäßer Bekanntmachung in den folgenden Gemeinden vom 11.09.2000 bis zum 11.10.2000:

Behörde	**Bekanntmachung durch Amtsblatt / Tagespresse Aushang**	**Bekanntmachung am**
Gemeinde Thyrow	Trebbiner Anzeiger	16.08.2000
Gemeinde Ahrensdorf	Amtsblatt für das Amt Ludwigsfelde Land/ Aushang	31.08.2000 31.08.00 -12.10.00
Gemeinde Groß Machnow	Amtsblatt für das Amt Rangsdorf/ Aushang	25.08.2000/ 21.08.00 - 26.10.00

Behörde	**Bekanntmachung durch Amtsblatt / Tagespresse Aushang**	**Bekanntmachung am**
Gemeinde Diepensee	Schönefelder Amtsanzeiger/ Aushang	17.08.20001 18.08.00 – 28.09.00
Gemeinde Kiekebusch	Schönefelder Amtsanzeiger/ Aushang	17.08.20001 17.08.00 – 28.09.00
Gemeinde Selchow	Schönefelder Amtsanzeiger/ Aushang	17.08.20001 02.08.00 – 30.10.00
Gemeinde Waltersdorf	Schönefelder Amtsanzeiger/ Aushang	17.08.20001 17.08.00 – 28.12.00
Gemeinde Waßmannsdorf	Schönefelder Amtsanzeiger/ Aushang	17.08.20001 08.08.00 – 30.10.00
Gemeinde Löpten	Amtsblatt für das Amt Schenkenländchen	17.08.2000
Gemeinde Groß Köris	Amtsblatt für das Amt Schenkenländchen	17.08.2000
Gemeinde Schwerin	Amtsblatt für das Amt Schenkenländchen	17.08.2000
Gemeinde Jühnsdorf	Aushang	21.08.00 - 26.10.00
Gemeinde Groß Kienitz	Aushang	21.08.00 - 26.10.00
Gemeinde Sputendorf	Amtsblatt für das Amt Stahnsdorf	01.09.2000
Gemeinde Brusendorf	Amtsblatt für das Amt Mittenwalde	30.08.2000
Gemeinde Ragow	Amtsblatt für das Amt Mittenwalde	30.08.2000

Die Einwendungsfrist endete am 25.10.2000.

III. Aufforderung zur Abgabe einer Stellungnahme

Mit Schreiben des LBVS vom 31.03.2000 wurden folgende Träger öffentlicher Belange, anerkannten Naturschutzverbände und sonstige Stellen bis zum 07.07.2000 zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert:

Zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert			
Bundesministerium für Verkehr Bau- und Wohnungswesen	Krausenstr. 17 - 20	10117	Berlin
Bundesgrenzschutz (Grenzschutzpräsidium Ost	Schnellerstr. 139a,	12439	Berlin
Bundesministerium des Innern	Alt-Moabit 101 D	10559	Berlin
Deutscher Wetterdienst, Zentralamt	Frankfurter Str. 135	63067	Offenbach
Wehrbereichsverwaltung VII	Prötzeler Chaussee	15344	Strausberg
Luftfahrt-Bundesamt			
Bundeseisenbahnvermögen	Hallesches Ufer 74 - 76	10963	Berlin
Eisenbahn-Bundesamt	Hallesches Ufer 74, 76	10963	Berlin
Oberfinanzdirektion Cottbus	Am Nordrand 45	03044	
Staatskanzlei des Landes Brandenburg	Heinrich-Mann-Allee 107	14473	Potsdam
Senatskanzlei des Landes Berlin	Berliner Rathaus	10178	Berlin
Ministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Frauen des Landes Brandenburg	H.-Mann-Allee 103 / Haus 5	1441 1	Potsdam
Senatsverwaltung für Arbeit und Soziales und Frauen des Landes Berlin	Oranienstraße 106	10969	Berlin
Ministerium für Bildung, Jugend und Sport des Landes Brandenburg	Steinstr. 104 - 106	14480	Potsdam
Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Raumordnung des Landes Brandenburg	Heinrich-Mann-Allee 103	14473	Potsdam
Gern. Landesplanungsabteilung der Länder Berlin / Brandenburg	Berliner Straße 135	14467	Potsdam

Zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert			
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung mit den Bereichen Bauen Wohnen Umwelt Verkehr des Landes Berlin	Württembergische Straße 6	10707	Berlin
Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg	H.-v.-Tresckow-Str. 2-8,	14467	Potsdam
Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie des Landes Brandenburg	Heinrich-Mann- Allee 107	14473	Potsdam
Senatsverwaltung für Wirtschaft und Betriebe des Landes Berlin	M.-Luther-Str. 105	10825	Berlin
Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg	Steinstr. 104-106	14480	Potsdam
Senatsverwaltung für Finanzen des Landes Berlin	Klosterstr. 59	10179	Berlin
Ministerium des Innern des Landes Brandenburg	H.-v.Tresckow-Str. 9-13	14467	Potsdam
Ministerium für Wissenschaft Forschung und Kultur des Landes Brandenburg	Dortustr. 36	14467	Potsdam
Landesamt für Geowissenschaften und Rohstoffe Brandenburg	Stahnsdorfer Damm 77	14532	Kleinmachnow
Oberbergamt des Landes Brandenburg, seit 2001 Landesbergamt Brandenburg	Vom-Stein-Str. 30	03050	
Landesumweltamt Brandenburg	Berliner Str. 21-25	14467	Potsdam
Staatlicher Munitionsbergungsdienst des Landes Brandenburg	Hauptallee 116 / 8	15838	Waldstadt/ Gem.Wünsdorf
Landesvermessungsamt Brandenburg	Heinrich-Mann-Allee 103	14437	Potsdam

Zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert			
Brandenburgisches Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum	Verwaltungszentrum Wünsdorf Teilbereich 4 Wünsdorfer Platz 4-5	15838	Wünsdorf
Landesdenkmalamt Berlin	Krausenstr. 38/39	10117	Berlin
Landesamt für Soziales und Versorgung Brandenburg	Wünsdorfer Platz 3	15838	Wünsdorf
Landesamt für Ernährung und Landwirtschaft Frankfurt (Oder)	Ringstr. 1010	15236	Frankfurt (0.)
Landesamt für Arbeitsschutz, Gesundheitsschutz und technische Sicherheit des Landes Berlin	Alt-Friedrichsfelde 60	10315	Berlin
Grundstücks- und Vermögensamt Potsdam	Hauptallee 116 Haus 2	15838	Wünsdorf
GuV Cottbus; Sonderbauleitung Wünsdorf im Landesbauamt Frankfurt (Oder)	Hauptallee 116 Haus 2	15838	Wünsdorf
Amt für Flurneuordnung und ländliche Entwicklung Luckau	Karl-Marx-Str. 21	15926	Luckau
Amt für Forstwirtschaft Königs Wusterhausen	Steinplatz 1	15838	Wünsdorf
Amt für Immissionsschutz Wünsdorf	Am Baruther Tor 12	15838	Wünsdorf
Amt für Immissionsschutz Frankfurt	Müllroser Chaussee 50	15236	Frankfurt (0.)
Brandenburgisches Autobahnamt	An der Autobahn A111	16540	Hohen Neuendorf
Amt für Arbeitsschutz und Sicherheitstechnik Potsdam Amt für Arbeitsschutz und Sicherheitstechnik Cottbus	Thiemstr. 105a	03050	
Brandenburgisches Straßenbauamt Potsdam			
Brandenburgisches Straßenbauamt Frankfurt (Oder)			

Zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert			
Landkreis Dahme-Spreewald	Brückenstr. 41	15711	Königs Wusterhausen
Amt Schönefeld	Schwalbenweg 8	12529	Schönefeld
Gemeinde Schönefeld	Schwalbenweg 7	12529	Schönefeld
Gemeinde Diepensee	Gutshof	15831	Diepensee
Gemeinde Kiekebusch	Dorfstr. 10	15749	Kiekebusch
Gemeinde Waßmannsdorf	Dorfstr. 44	15831	Waßmannsdorf
Gemeinde Selchow	Dorfstr. 10	15831	Selchow
Gemeinde Großziethen	Dorfstr. 38	15831	Großziethen
Gemeinde Waltersdorf	Zeppelinstr. 1	15732	Waltersdorf
amtsfreie Gemeinde Eichwalde	Grünauer Str. 49	15732	Eichwalde
amtsfreie Gemeinde Zeuthen	Schillerstr. 1	15735	Zeuthen
amtsfreie Gemeinde Schulzendorf	Otto-Krien-Str. 26	15732	Schulzendorf
Amt Unteres Dahmeland	Fürstenwalder Weg 11	15711	Königs Wusterhausen
Gemeinde Niederlehme im Amt Unteres Dahmeland	Fürstenwalder Weg 11		
Gemeinde Zernsdorf	F.Engels Str. 35 -41		
Gemeinde Wernsdorf	Dorfstr. 47		
amtsfreie Gemeinde Wildau	F.-Engels-Str. 40	15745	Wildau
Amt Mittenwalde	Bahnhofstr. 3a	15749	Mittenwalde
Stadt Mittenwalde	Yorckstr. 17	15749	Mittenwalde
Gemeinde Ragow	Dorfstr. 52	15749	Ragow
Gemeinde Brusendorf	Str. der Einheit 16	15749	Brusendorf
Stadt Königs Wusterhausen	K.-Marx-Str. 23	15711	Königs Wusterhausen
Land kreis Oder-Spree	Breitscheidstr. 7	15848	Beeskow
Amt Spreenhagen	Hauptstr. 13	15528	Spreenhagen
Gemeinde Hartmannsdorf	Kanalstr. 25	15528	Hartmannsdorf
Gemeinde Neu Zittau	Geschw.-Scholl-Str. 19	15537	Neu Zittau
Gemeinde Gosen	Storkower Str. 3	15537	Gosen
Amt Grünheide (Mark)	Am Marktplatz 1	15537	Grünheide (Mark)
Gemeinde Grünheide	Am Marktplatz 1	15537	Grünheide (Mark)

Zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert			
amtsfreie Gemeinde Woltersdorf	R.-Breitscheid-Str. 23	15569	Woltersdorf
amtsfreie Gemeinde Schöneiche b. Berlin	Brandenburgische Str. 40	15556	Schöneiche
Stadt Erkner	Friedrichstr. 6-8	15537	Erkner
Landkreis Märkisch-Oderland	Puschkinplatz 12	15301	Seelow
Amt Rüdersdorf	H .-Striegelski-Str. 5	15562	Rüdersdorf
Gemeinde Rüdersdorf	H .-Striegelski-Str. 5	15562	Rüdersdorf
Amt Hoppegarten	Lindenallee 14	15366	Dahlwitz-Hoppegarten
Gemeinde Münchehofe	Triftstr. 17	15366	Münchehofe
Gemeinde Dahlwitz-Hoppegarten	Lindenallee 16	15366	Dahlwitz-Hoppegarten
amtsfreie Gemeinde Neuenhagen b. Berlin	Am Rathaus 1	15366	Neuenhagen
Land kreis Potsdam-Mittelmark	Papendorfer Weg 1	14806	Belzig
Amt Stahnsdorf	Annastr. 3	14532	Stahnsdorf
Gemeinde Güterfelde	Potsdamer Allee 16	14532	Güterfelde
Gemeinde Stahnsdorf	Annastr. 3	14532	Stahnsdorf
Gemeinde Schenkenhorst	Sputendorfer -Str. 35		
Gemeinde Sputendorf	Wilhelm-Pieck-Str. 14		
Stadt Teltow	Potsdamer Str. 47-49	14513	Tel tow
Landkreis Teltow-Fläming	Am Nuthefließ 2	14943	Luckenwalde
Amt Blankenfelde / Mahlow	K.-Marx-Str. 4	15827	Blankenfelde
Gemeinde Blankenfelde	K.-Marx-Str. 4	15827	Blankenfelde
Gemeinde Mahlow	K.-Marx-Str. 4	15827	Blan kenfelde
Gemeinde Diedersdorf	K.-Marx-Str. 4	15827	Blankenfelde
Gemeinde Groß Kienitz	K.-Marx-Str. 4	15827	Blankenfelde
Gemeinde Jühnsdorf	K.-Marx-Str. 4	15827	Blan kenfelde
Amt Rangsdorf	Kienitzer Str. 12	15834	Rangsdorf
Gemeinde Rangsdorf	Kienitzer Str. 12	15834	Rangsdorf
Gemeinde Dahlewitz	Schmöllner Weg 4a	14776	Brandenburg
Gemeinde Groß Machnow	Kienitzer Str. 12	15834	Rangsdorf
Amt Zossen	Marktplatz 20-21	15806	Zossen

Zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert			
Stadt Zossen	Marktplatz 20-21	15806	Zossen
Gemeinde Glienick	Marktplatz 20-21	15806	Zossen
Gemeinde Groß Schulzendorf	Marktplatz 20-21	15806	Zossen
Amt Schenkenländchen	Markt 9	15755	Teupitz
Gemeinde Groß Köris	Berliner Str. 1	15746	Groß Köris
Gemeinde Schwerin	Seestr. 14 / 15	15755	Schwerin
Gemeinde Löpten	Dorfstr. 18	15757	Löpten
Amt Ludwigsfelde-Land	Joliot-Curie-Platz 6	14974	Ludwigsfelde
Gemeinde Osdorf (aufgelöst, gehört jetzt zu Großbeeren)	Dorfstr. 7	14974	Osdorf
Gemeinde Ahrensdorf	Hauptstr. 38	14974	Ahrensdorf
Gemeinde Großbeeren	Dorfaue 4	14979	Großbeeren
Amt Trebbin	Markt l-3	14959	Trebbin
Gemeinde Thyrow	Karl-Braun-Str. 6	14974	Thyrow
Stadt Ludwigsfelde	Rathausstr. 3	14974	Ludwigsfelde
Bezirksämter Treptow und Köpenick, seit 2001: Bezirksamt Treptow / Köpenick von Berlin	Postfach 610 240	12414	Berlin
Bezirksamt Neukölln von Berlin	Karl-Marx-Str. 83, Rathaus	12040	Berlin
Bezirksamt Tempelhof von Berlin, seit 2001: Bezirksamt Tempelhof / Schöneberg von Berlin	Tempelhofer Damm 165, Rathaus	12099	Berlin
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. Bundesgeschäftsstelle	Am Köllnischen Park 1	10179	Berlin
Bund Heimat und Umwelt in Deutschland	Adenauerallee 68	53113	Bonn
Verband Deutscher Naturparke e. V.	Niederhaverbeck 7	29646	Bispingen
Deutscher Tierschutzbund e. V.	Baumschulallee 15	53115	Bonn

Zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert			
Verband Deutscher Sportfischer e. V. Landesverband Berlin / Brandenburg e.V.	Siemensstr. 1 l-l 3	63071	Offenbach
Bundesverband für fachgerechten Natur- und Artenschutz e. V.	Am Friedhof 4	76707	Harnbrücken
Deutscher Rat für Vogelschutz e.V. Vogelwarte Radolfzell	Am Obstberg 1	78315	Radolfzell
Vereinigung Deutscher Gewässerschutz e. V.	Matthias-Grünewald-Str. l-3	53175	Bonn
Deutsche Gesellschaft für Gartenkunst und Landschaftskultur e. V.	Wartburgstr. 42	10823	Berlin
Verband Deutscher Gebirgs- und Wandervereine e. V.	Wilhelmshöher Allee 157-159	34121	Kassel
Schutzgemeinschaft Deutsches Wild e. V.	Godesberger Allee 108-122	53175	Bonn
Bundesverband beruflicher Naturschutz e. V.	Konstantinstr. 110	53179	Bonn
Komitee gegen den Vogelmord e. V.	Auf dem Dransdorfer Berg 98	53121	Bonn
Deutscher Naturschutzring e. V.	Am Michaelshof 8-10	53177	Bonn
Deutscher Falkenorden e. V.	Schillerstr. 22	72666	Neckartailfingen
Landesbüro der anerkannten Naturschutzverbände	Michendorfer Chaussee 114, Haus 6	14473	Potsdam
Landesjagdverband Brandenburg e. V.	Steinstr. 1	14482	Potsdam
Deutscher Jagdschutzverband e. V.	Johannes-Henry-Str. 26	53113	Bonn
Baumschutzgemeinschaft Berlin e.V.	Potsdamer Str. 65	10785	Berlin
Touristenverein “Die Naturfreunde” Landesverband Berlin e.V.	Ringstr. 76	12205	Berlin
Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e.V.	Potsdamer Str. 65	10785	Berlin

Zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert			
BUND, Landesverband Berlin e. V.	Crellestr. 35	10827	Berlin
Naturschutzbund Deutschland e. V. Landesverband Berlin	Hauptstr. 13	13055	Berlin
Deutsche Gesellschaft für Herpetologie und Terrarienkunde e. V. Landesverband Berlin	Planetenstraße 45	12057	Berlin
Volksbund Naturschutz e. V. Berlin	Königin-Luise-Str. 6-8	14195	Berlin
GRÜNE LIGA, Brandenburg e.V., Netzwerk ökolog. Bewegungen	Waldstraße 1	14478	Potsdam
GRÜNE LIGA Berlin e.V.	Prenzlauer Allee 230	10405	Berlin
Landesjagdverband Berlin e. v.	Sundgauer Str. 41	14169	
Deutsche Telekom AG Berlin Niederlassung 1	Ringbahnstraße 130	12103	Berlin
Deutsche Telekom AG Technikniederlassung Potsdam	PF 229	14526	Stahnsdorf
DB Netz AG Niederlassung Ost NNI 2	Granitzstr. 55-56	13189	Berlin
DB Projekt Knoten Berlin	Martin-Luther-Str. 1-Ia	10777	
Wasser- und Bodenverband Dahme-Notte	Baruther Vorstadt 20	15749	Mittenwalde
Erdöl-Erdgas-Gommern GmbH	Zimmerstraße 56	10117	Berlin
Verbundnetz Gas AG vertreten durch: Gesellschaft für Dokumentations-management und Systemdienstleistungen über Verbundnetz AG	Braunstr. 7	04347	
EMB Erdgas Mark Brandenburg GmbH	Großbeerenstr. 181-183	14482	Potsdam
MEVAG AG Märkische Energieversorgung AG (jetzt e.dis Energie Nord AG)	Zeppelinstr. 48	14471	Potsdam

Zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert			
VEAG Vereinigte Energiewerke AG Hauptverwaltung,	Chausseestr. 23	10115	Berlin
EWE Energiewerke Weser-Ems AG	liegermühlenstr. 58	15344	Strausberg
Wingas GmbH, Abt. GT	Friedrich-Ebert-Str. 160	34119	Kassel
AWU Abfallwirtschaftsunion Wildau GmbH	F.-Engels-Str. 75-76	15745	Wildau
WAS Wasser- und Abwasserbetrieb Schönefeld	Schwalbenweg 8	12529	Schönefeld
Regionale Verkehrsgesell. Spreewald mbH Geschäftsleitung und Niederlassung Luckau	Nissanstr. 7	15926	Luckau
Berliner Verkehrsbetriebe	Potsdamer Str. 188	10783	Berlin
Berliner Wasserbetriebe	Neue Jüdenstr. 1	10179	Berlin
BEWAG Berliner Kraft- und Licht AG	Puschkinallee 52	12435	Berlin
Berliner Stadtreinigungsbetriebe	Ringbahnstr. 96	12103	Berlin
Deutsche Flugsicherung GmbH	Kaiserleistr. 29-35	63067	Offenbach a. M.
Umsiedlungsbeauftragter Diepensee und Selchow des Landes Brandenburg	Neuestr. 1	52382	Niederzier
Fluglärmschutzbeauftragter für den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld	H.-v.-Tresckow-Str. 2-8	15732	Potsdam
Bundesvereinigung gegen Fluglärm	An der Schmeilt 15	40885	Ratingen
Fluglärmkommission Schönefeld über das Ministerium für Landwirtschaft, Umweltschutz und Raumordnung des Landes Brandenburg			
Deutscher Wetterdienst Niederlassung Potsdam	Michendorfer Chaussee 23	14473	Potsdam

Zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert			
Brandenburgische Boden Gesellschaft für Grundstücksverwaltung und -Verwertung mbH	Hauptstraße 116/6	15838	Wünsdorf-Waldstadt
Treuhand Liegenschaftsgesellschaft mbH Niederlassung Potsdam			
Deutscher Aero Club e. V.	Hermann-Blenk-Str. 28	38108	Braunschweig
AOPA Germany Verband der Allgemeinen Luftfahrt e. V.	Außerhalb 27	63329	Egelsbach-Flugplatz
Landesanstalt für Großschutzgebiete	Postfach 10 05 26	16205	Eberswalde
Regionale Planungsgemeinschaft Oderland-Spree			
Regionale Planungsgemeinschaft Havelland-Fläming			
Regionale Planungsgemeinschaft Lausitz-Spreewald		03050	
Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin			
Deutsche Flugsicherung GmbH, Region Ost, Regionalstelle Berlin			
Industrie- und Handelskammer Cottbus			
Industrie- und Handelskammer Berlin			

Zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert			
GASAG			
Märkischer Abwasser- und Wasserzweckverband			
Erzbistum Berlin			
WAZ Blankenfelde-Mahlow			
Der Landesbeauftragte für Behinderte (Senatsverwaltung für Arbeit, Soziales u. Frauen)			
Evangelische Kirche in Berlin-Brandenburg, Konsistorium			
Der Behindertenbeauftragte des Landes Brandenburg im MAGF			

IV. Ergebnis der Aufforderung zur Stellungnahme/ Auslegung des Planantrages

1. Einwendungen

Aufgrund der Auslegung der Planunterlagen wurden 133.684 Einwendungen von mehr als 60.000 Einwendern erhoben. Die statistische Auswertung ergibt folgendes Bild:

Zuordnung der Einwendungen nach Postleitzahlen*

Bereich	Einwohner-anzahl in den Orten (Stand 2001)	Anzahl der Einwender	Einwender in % zur Einwohner-anzahl	Einwender in % zur Anzahl der Gesamteinwender
Orte im Bereich An- und Abflugsektor Ost	**47.174**	**18.455**	***39, 12***	***30,02***
Bereich 1	12.849	**4.078**	*31,74*	*6,63*
Treptow-Bohnsdorf	10.302	3.209	31,15	5,22

Bereich	Einwohner-anzahl in den Orten (Stand 2001)	Anzahl der Einwender	Einwender in % zur Einwohner-anzahl	Einwender in % zur Anzahl der Gesamteinwender
Diepensee	306	70	22,81	0,11
Waltersdorf	1.725	792	45,91	1,29
Kienberg	516	7	1,37	0,01
Bereich 2	27.935	12.050	*43,14*	*19,60*
Köpenick-Müggelheim	5.837	3.699	63,37	6,02
Köpenick-Karolinenhof	3.105	1.117	35,96	1,82
Köpenick-Schmöckwitz	3.360	354	10,54	0,58
Schulzendorf	7.004	3.375	48,19	5,49
Eichwalde	5.737	2.849	59,27	4,63
~ Ausläufer		551		0,90
Schönefeld	2.892	105	3,64	0,17
Bereich 3	6.390	2.326	*36,41*	*3,78*
Köpenick-Wilhelmshagen	3.152	1.044	33,12	1,70
Köpenick-Hessenwinkel	2.103	586	27,85	0,95
Gosen	1.135	697	61,40	1,13
Orte im Bereich An- und Abflugsektor West	***46.993***	13.827	***29,42***	***22,49***
Bereich 1	20.435	10.525	*51,51*	*17,12*
Blan kenfelde	10.241	6.742	65,84	10,97
Mahlow	8.738	3.575	40,92	5,82
Waßmannsdorf	912	109	11,98	0,18
Selchow	284	84	29,56	0,14
Glasow	260	14	5,45	0,02
Bereich 2	2.616	1.378	*52,66*	*2,24*
Diedersdorf	789	560	71,02	0,91
Dahlewitz	1.827	817	44,73	1,33
Bereich 3	23.942	1.924	*8,04*	*3,13*

Bereich	Einwohner-anzahl in den Orten (Stand 2001)	Anzahl der Einwender	Einwender in % zur Einwohner-anzahl	Einwender in % zur Anzahl der Gesamteinwender
Ludwigsfelde	23.031	1.589	7,18	2,58
~ Umkreis		66		0,11
Groß Kienitz	245	175	71,42	0,28
Jühnsdorf	256	43	16,99	0,07
Rotberg	212	4	1,91	0,01
Kiekebusch	198	47	23,50	0,08
Übrige Gemeinden nördlich der An- u. Abflugsektoren	737.122	***14.518***	***1,97***	***23,62***
Köpenick - Übrige Teile des Bezirkes	98.617	6.372	6,46	10,37
Treptow - Übrige Teile des Bezirkes	103.698	2.170	2,22	3,53
~ Ausläufer		133		0,22
Neukölln	303.410	1.097	0,36	1,79
Tempelhof	188.755	1.519	0,80	2,47
Tel tow	17.938	59	0,69	0,10
~ Umkreis		***66***		0,11
Großbeeren (inkl.KIeinbeeren)	***5.288***	***394***	7,46	0,64
Großziethen (inkl.Kleinziethen)	489	99	20,27	0,16
Erkner	12.128	1.497	16,85	2,44
~ Umkreis		***547***		0,89
Woltersdorf	6.799	***565***	8,32	0,92
Übrige Gemeinden südlich der An- u. Abflugsektoren	***50.677***	***5.552***	***10,96***	***9,03***
Zeuthen	9.375	2.297	24,50	3,74
Wildau	9.352	***434***	5,68	0,71
~ Umkreis		97		0,16
Königs Wusterhausen	***17.262***	211	1,22	0,34
Rangsdorf	7.114	1.436	20,19	2,34
Neu Zittau	1.320	712	54,56	1,16
~ Umkreis		***8***		0,01

Bereich	Einwohner-anzahl in den Orten (Stand 2001)	Anzahl der Einwender	Einwender in % zur Einwohner-anzahl	Einwender in % zur Anzahl der Gesamteinwender
Ragow	1.776	52	2,90	0,08
Zernsdorf	2.746	45	1,62	0,07
Wernsdorf	1.331	242	18,85	0,39
~ Ausläufer und Umkreis		9		0,01
Brusendorf	401	9	2,27	0,01
Sonstige Städte, Gemeinden und Bezirke	5.545.273	9.122	***0,16***	***14,84***
Sonstige Stadtbezirke von Berlin	3.102.938	5.582	0,18	9,08
Sonstige Orte Brandenburg	2.442.335	2.026	0,08	3,30
- *nördl. Brandenburg*		144		0,23
- *südl. Brandenburg*		770		1,25
- *östl. Brandenburg*		*989*		1,61
westl. Brandenburg		123		0,20
Sonstige Orte Deutschland aus		1.485		2,42
- *Sachsen*		211		0,34
- *Sachsen-Anhalt*		124		0,20
- *Mecklenburg-Vorpommern*		82		0,13
- *Thüringen*		58		0,09
- *restliche Deutschland*		*1.009*		1,64
Ausland		29		0,05
Gesamt:	**6.427.239**	***61.474***	**0,96**	**100,00**

***** Die Wohnorte der Einwender wurden den Einwendungsschreiben entnommen und nach Postleitzahlen geordnet. Dabei wurden geringfügige Ungenauigkeiten durch zwischenzeitliche Wohnungswechsel, Schreibfehler oder Unleserlichkeiten in Kauf genommen. Unter den Bereich 1 wurden Orte gefasst, die zumindest mit einem Teil ihres Gemeindegebietes innerhalb der 65 dB(A) Isolinie liegen; unter den Bereich 2 die Orte, die zwischen der 65 dB(A) und 60 dB(A)

Isolinie liegen und unter den Bereich 3 die Orte, die zwischen der 60 dB(A) und der 55 dB(A) Isolinie liegen. Die Zuordnung und die Isolinien wurden dabei dem Plan M 4.1.7 der Antragsunterlagen entnommen. Durch den großen Maßstab des Plans sind geringfügige Ungenauigkeiten nicht auszuschließen.

Die Einwendungen wurden schrittweise ab dem 21.06.2000 den TdV in digitaler Form übergeben. Auf den Antrag eines Einwenders auf einstweiligen Rechtsschutz an das BVerwG wegen dieser Weitergabe von nicht anonymisierten Einwendungen, wurde auf Bitte des BVerwG die Übergabe der Einwendungen ab dem 29.06.2000 ausgesetzt und nach Eingang des Beschlusses des BVerwG vom 14.08.2000 bei der Anhörungsbehörde (BVerwG 11 VR 10.00) bis zum 13.11.2000 weitergeführt.

In Zusammenarbeit mit mehreren Verwaltungshelfern wurden die Einwendungen ausgewertet und nach einem Sachthemenkatalog gegliedert. Dabei stellte sich heraus, dass nahezu 4000 Argumente in den Einwendungen enthalten waren.

2. Stellungnahmen

Von den zur Abgabe einer Stellungnahme Aufgeforderten gaben insgesamt 136 eine Stellungnahme ab. Im Einzelnen wird auf die folgende tabellarische Darstellung verwiesen.

Folgende Träger öffentlicher Belange, anerkannte Naturschutzverbände und sonstige Stellen gaben keine Stellungnahme ab:

<u>Keine</u> Stellungnahme abgegeben haben			
Bundesministerium für Verkehr Bau- und Wohnungswesen	Krausenstr. 17 - 20	10117	Berlin
Bundesministerium des Innern	Alt-Moabit 101 D	10559	Berlin
Deutscher Wetterdienst, Zentralamt	Frankfurter Str. 135	1 6 3 0 6 7	Offenbach
Luftfahrt-Bundesamt	Hermann-Blenk-Str. 26	138108	Braunschweig
Staatskanzlei des Landes Brandenburg	Heinrich-Mann-Allee 107	14473	Potsdam
Senatskanzlei des Landes Berlin	Berliner Rathaus	110178	Berlin
Ministerium für Bildung, Jugend und Sport des Landes Brandenburg	Steinstr. 104 - 106	14480	Potsdam

Keine Stellungnahme abgegeben haben			
Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kultur des Landes Brandenburg	Dortustr. 36	14467	Potsdam
Landesamt für Soziales und Versorgung Brandenburg Abt. IV, Landesgesundheitsamt	Wünsdorfer Platz 3	15838	Wünsdorf
GuV Cottbus; Sonderbauleitung Wünsdorf im Landesbauamt Frankfurt (Oder)	Hauptallee 116 Haus 2	15838	Wünsdorf
Amt für Arbeitsschutz und Sicherheitstechnik Potsdam	Max-Eyth-Allee 22	14469	Potsdam
Brandenburgisches Straßenbauamt Potsdam	H.-Mann-Allee 105 a	14473	Potsdam
Amt Schönefeld	Schwalbenweg 8	12529	Schönefeld
Gemeinde Zernsdorf	F.Engels Str. 35 -41	15758	Zernsdorf
Gemeinde Wernsdorf	Dorfstr. 47	15537	Wernsdorf
Gemeinde Hartmannsdorf	Kanalstr. 25	15528	Hartmannsdorf
Amt Hoppegarten	Lindenallee 14	15366	Dahlwitz-Hoppegarten
Gemeinde Münchehofe	Triftstr. 17	15366	Münchehofe
Amt Stahnsdorf	Annastr. 3	14532	Stahnsdorf
Gemeinde Güterfelde	Potsdamer Allee 16	14532	Güterfelde
Gemeinde Stahnsdorf	Annastr. 3	14532	Stahnsdorf
Gemeinde Schenkenhorst	Sputendorfer Str. 35	14532	Schenkenhorst
Amt Rangsdorf	Kienitzer Str. 12	15834	Rangsdorf
Amt Zossen	Marktplatz 20-21	15806	Zossen
Amt Schenkenländchen	Markt 9	15755	Teupitz
Gemeinde Groß Köris	Berliner Str. 1	15746	Groß Köris
Gemeinde Schwerin	Seestr. 14 / 15	15755	Schwerin
Gemeinde Löpten	Dorfstr. 18	15757	Löpten
Amt Ludwigsfelde-Land	Joliot-Curie-Platz 6	14974	Ludwigsfelde
Gemeinde Osdorf (aufgelöst, gehört jetzt zu Großbeeren)	Dorfstr. 7	14974	Osdorf
Gemeinde Ahrensdorf	Hauptstr. 38	14974	Ahrensdorf
Gemeinde Großbeeren	Dorfaue 4	14979	Großbeeren
Amt Trebbin	Markt l-3	14959	Trebbin

Keine Stellungnahme abgegeben haben			
Gemeinde Thyrow	Karl-Braun-Str. 6	14974	Thyrow
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. Bundesgeschäftsstelle	Am Köllnischen Park 1	10179	Berlin
Deutscher Tierschutzbund e. V.	Baumschulallee 15	53115	Bonn
Verband Deutscher Sportfischer e. V Landesverband Berlin / Brandenburg e.V.	Siemensstr. 1 l-l 3	63071	Offenbach
Bundesverband für fachgerechten Natur- und Artenschutz e. V.	Am Friedhof 4	76707	Harnbrücken
Deutscher Rat für Vogelschutz e.V. Vogelwarte Radolfzell	Am Obstberg 1	78315	Radolfzell
Vereinigung Deutscher Gewässerschutz e. V.	Matthias-Grünewald-Str. l-3	53175	Bonn
Verband Deutscher Gebirgs- und Wandervereine e. V.	Wilhelmshöher Allee 157-159	34121	Kassel
Schutzgemeinschaft Deutsches Wild e. v.	Godesberger Allee 108-122	53175	Bonn
Bundesverband beruflicher Naturschutz e. V.	Konstantinstr. 110	53179	Bonn
Komitee gegen den Vogelmord e. V.	Auf dem Dransdorfer Berg 98	53121	Bonn
Deutscher Naturschutzring e. V.	Am Michaelshof 8-l 0	53177	Bonn
Deutscher Falkenorden e. V.	Schillerstr. 22	72666	Neckartailfingen
Landesjagdverband Brandenburg e. V.	Steinstr. 1	14482	Potsdam
Deutscher Jagdschutzverband e. V.	Johannes-Henry-Str. 26	53113	Bonn
Baumschutzgemeinschaft Berlin e.V.	Potsdamer Str. 65	10785	Berlin
BUND, Landesverband Berlin e. V.	Crellestr. 35	10827	Berlin
Volksbund Naturschutz e. V. Berlin	Königin-Luise-Str. 6-8	14195	Berlin
Landesjagdverband Berlin e. V.	Sundgauer Str. 41	14169	Berlin
DB Projekt Knoten Berlin	Martin-Luther-Str. l-l a	10777	Berlin
AWU Abfallwirtschaftsunion Wildau GmbH	F.-Engels-Str. 75-76	15745	Wildau

<u>Keine</u> Stellungnahme abgegeben haben			
WAS Wasser- und Abwasserbetrieb Schönefeld	Schwalbenweg 8	12529	Schönefeld
Regionale Verkehrsgesell. Spreewald mbH, Geschäftsleitung und Niederlassung Luckau	Nissanstr. 7	15926	Luckau
Umsiedlungsbeauftragter Diepensee und Selchow des Landes Brandenburg	Neuestr. 1	52382	Niederzier
Landesanstalt für Großschutzgebiete	Postfach 10 05 26	16205	Eberswalde
Deutsche Flugsicherung GmbH, Region Ost, Regionalstelle Berlin	Flughafen Tempelhof	12101	Berlin

Folgende Träger öffentlicher Belange, anerkannte Naturschutzverbände und sonstige Stellen gaben aufgrund der Beteiligung eine Stellungnahme ab:

Eine Stellungnahme abgegeben haben			
Bundesgrenzschutz Grenzschutzpräsidium Ost	Schnellerstr. 139a	12439	Berlin
Wehrbereichsverwaltung VII	Prötzeler Chaussee	15344	Strausberg
Bundeseisenbahnvermögen	Hallesches Ufer 74 - 76	10963	Berlin
Eisenbahn-Bundesamt	Hallesches Ufer 74 - 76	10963	Berlin
Oberfinanzdirektion Cottbus	Am Nordrand 45	03044	
Ministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Frauen des Landes Brandenburg	H.-Mann-Allee 103 / Haus 5	14411	Potsdam
Senatsverwaltung für Arbeit und Soziales und Frauen des Landes Berlin	Oranienstraße 106	10969	Berlin
Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Raumordnung des Landes Brandenburg	Heinrich-Mann-Allee 103	14473	Potsdam
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung mit den Bereichen Bauen Wohnen Umwelt Verkehr des Landes Berlin	Württembergische Straße 6	10707	Berlin
Gern. Landesplanungsabteilung/ der Länder Berlin Brandenburg	Berliner Straße 135	14467	Potsdam

Eine Stellungnahme abgegeben haben			
Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg	H.-v.-Tresckow-Str. 2-8	14467	Potsdam
Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie des Landes Brandenburg	Heinrich-Mann- Allee 107	14473	Potsdam
Senatsverwaltung für Wirtschaft und Betriebe des Landes Berlin	M.-Luther-Str. 105	10825	Berlin
Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg	Steinstr. 104-106	14480	Potsdam
Senatsverwaltung für Finanzen des Landes Berlin	Klosterstr. 59	10179	Berlin
Ministerium des Innern des Landes Brandenburg	H.-v.Tresckow-Str. 9-l 3	14467	Potsdam
Landesamt für Geowissenschaften und Rohstoffe Brandenburg	Stahnsdorfer Damm 77	14532	Kleinmachnow
Oberbergamt des Landes Brandenburg, seit 2001 Landesbergamt Brandenburg	Vom-Stein-Str. 30	03050	
Landesumweltamt Brandenburg	Berliner Str. 21-25	14467	Potsdam
Staatlicher Munitionsbergungsdienst des Landes Brandenburg	Hauptallee 116 / 8	15838	Waldstadt/ Gem.Wünsdorf
Landesvermessungsamt Brandenburg	Heinrich-Mann-Allee 103	14437	Potsdam
Brandenburgisches Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum	Verwaltungszentrum Wünsdorf Teilbereich A Wünsdorfer Platz 4-5	15838	Wünsdorf
Landesdenkmalamt Berlin	Krausenstr. 38/39	10117	Berlin
Landesamt für Ernährung und Landwirtschaft Frankfurt (Oder)	Ringstr. 1010	15236	Frankfurt (0.)
Landesamt für Arbeitsschutz, Gesundheitsschutz und technische Sicherheit des Landes Berlin	Alt-Friedrichsfelde 60	10315	Berlin
Grundstücks- und Vermögensamt Potsdam	Hauptallee 116 Haus 2	15838	Wünsdorf
Amt für Flurneuordnung und ländliche Entwicklung Luckau	Karl-Marx-Str. 21	15926	Luckau
Amt für Forstwirtschaft Königs Wusterhausen	Steinplatz 1	15838	Wünsdorf

Eine Stellungnahme abgegeben haben			
Amt für Immissionsschutz Wünsdorf	Am Baruther Tor 12	15838	Wünsdorf
Amt für Immissionsschutz Frankfurt	Müllroser Chaussee 50	115236	Frankfurt (0.)
Brandenburgisches Autobahnamt	An der Autobahn Al 11	16540	Hohen Neuendorf
Amt für Arbeitsschutz und Sicherheitstechnik Cottbus	Thiemstr. 105a	03050	
Brandenburgisches Straßenbauamt Frankfurt (Oder)			
Landkreis Dahme-Spreewald	Brückenstr. 41	15711	Königs Wusterhausen
Gemeinde Schönefeld	Schwalbenweg 7	12529	Schönefeld
Gemeinde Diepensee	Gutshof	15831	Diepensee
Gemeinde Kiekebusch	Dorfstr. 10	115749	Kiekebusch
Gemeinde Waßmannsdorf	Dorfstr. 44	115831	Waßmannsdorf
Gemeinde Selchow	Dorfstr. 10	15831	Selchow
Gemeinde Großziethen	Dorfstr. 38	15831	Großziethen
Gemeinde Waltersdorf	Zeppelinstr. 1	115732	Waltersdorf
amtsfreie Gemeinde Eichwalde	Grünauer Str. 49	15732	Eichwalde
amtsfreie Gemeinde Zeuthen	Schillerstr. 1	15735	Zeuthen
amtsfreie Gemeinde Schulzendorf	Otto-Krien-Str. 26	15732	Schulzendorf
Amt Unteres Dahmeland	Fürstenwalder Weg 11	15711	Königs Wusterhausen
Gemeinde Niederlehme im Amt Unteres Dahmeland	Fürstenwalder Weg 11, Zi. 119		
amtsfreie Gemeinde Wildau	F.-Engels-Str. 40	115745	Wildau
Amt Mittenwalde	Bahnhofstr. 3a	15749	Mittenwalde
Stadt Mittenwalde	Yorckstr. 17	15749	Mittenwalde
Gemeinde Ragow	Dorfstr. 52	115749	Ragow
Gemeinde Brusendorf	Str. der Einheit 16	115749	Brusendorf
Stadt Königs Wusterhausen	K.-Marx-Str. 23	15711	Königs Wusterhausen
Land kreis Oder-Spree	Breitscheidstr. 7	115848	Beeskow
Amt Spreenhagen	Hauptstr. 13	15528	Spreenhagen
Gemeinde Neu Zittau	Geschw.-Scholl-Str. 19	15537	Neu Zittau
Gemeinde Gosen	Storkower Str. 3	115537	Gosen

Eine Stellungnahme abgegeben haben			
Amt Grünheide (Mark)	Am Marktplatz 1	15537	Grünheide (Mark)
Gemeinde Grünheide	Am Marktplatz 1	15537	Grünheide (Mark)
amtsfreie Gemeinde Woltersdorf	R.-Breitscheid-Str. 23	15569	Woltersdorf
amtsfreie Gemeinde Schöneiche b. Berlin	Brandenburgische Str. 40	15556	Schöneiche
Stadt Erkner	Friedrichstr. 6-8	15537	Erkner
Landkreis Märkisch-Oderland	Puschkinplatz 12	15301	Seelow
Amt Rüdersdorf	H .-Striegelski-Str. 5	15562	Rüdersdorf
Gemeinde Rüdersdorf	H .-Striegelski-Str. 5	15562	Rüdersdorf
Gemeinde Dahlwitz-Hoppegarten	Lindenallee 16	15366	Dahlwitz-Hoppegarten
amtsfreie Gemeinde Neuenhagen b. Berlin	Am Rathaus 1	15366	Neuenhagen
Landkreis Potsdam-Mittelmark	Papendorfer Weg 1	14806	Belzig
Gemeinde Sputendorf	Wil helm-Pieck-Str. 14	[redacted]	
Stadt Teltow	Potsdamer Str. 47-49	114513	Teltow
Landkreis Teltow-Fläming	Am Nuthefließ 2	14943	Luckenwalde
Amt Blankenfelde / Mahlow	K.-Marx-Str. 4	15827	Blan kenfelde
Gemeinde Blankenfelde	K.-Marx-Str. 4	115827	Blankenfelde
Gemeinde Mahlow	K.-Marx-Str. 4	15827	Blan kenfelde
Gemeinde Diedersdorf	K.-Marx-Str. 4	115827	Blankenfelde
Gemeinde Groß Kienitz	K.-Marx-Str. 4	15827	Blan kenfelde
Gemeinde Jühnsdorf	K.-Marx-Str. 4	115827	Blankenfelde
Gemeinde Rangsdorf	Kienitzer Str. 12	15834	Rangsdorf
Gemeinde Dahlewitz	Schmöllner Weg 4a	114776	Brandenburg
Gemeinde Groß Machnow	Kienitzer Str. 12	1 1 5 8 3 4	Rangsdorf
Stadt Zossen	Marktplatz 20-21	115806	Zossen
Gemeinde Glienick	Marktplatz 20-21	115806	Zossen
Gemeinde Groß Schulzendorf	Marktplatz 20-21	115806	Zossen
Stadt Ludwigsfelde	Rathausstr. 3	14974	Ludwigsfelde
Bezirksämter Treptow und Köpenick, seit 2001: Bezirksamt Treptow / Köpenick von Berlin	Postfach 610 240	12414	Berlin

Eine Stellungnahme abgegeben haben			
Bezirksamt Neukölln von Berlin	Karl-Marx-Str. 83, Rathaus	12040	Berlin
Bezirksamt Tempelhof von Berlin, seit 2001: Bezirksamt Tempelhof / Schöneberg von Berlin	Tempelhofer Damm 165, Rathaus	12099	Berlin
Bund Heimat und Umwelt in Deutschland	Adenauerallee 68	53113	Bonn
Verband Deutscher Naturparke e. V.	Niederhaverbeck 7	29646	Bispingen
Deutsche Gesellschaft für Gartenkunst und Landschaftskultur e. V.	Wartburgstr. 42	10823	Berlin
Landesbüro der anerkannten Naturschutzverbände	Michendorfer Chaus. 114, Haus 6	14473	Potsdam
Touristenverein “Die Naturfreunde” Landesverband Berlin e.V.	Ringstr. 76	12205	Berlin
Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e.V.	Potsdamer Str. 65	10785	Berlin
Naturschutzbund Deutschland e. V. Landesverband Berlin	Hauptstr. 13	13055	Berlin
Deutsche Gesellschaft für Herpetologie und Terrarienkunde e. V. Landesverband Berlin	Planetenstraße 45	12057	Berlin
GRÜNE LIGA, Brandenburg e.V., Netzwerk ökologische Bewegungen	Waldstraße 1	14478	Potsdam
GRÜNE LIGA Berlin e.V.	Prenzlauer Allee 230	10405	Berlin
Deutsche Telekom AG Berlin Niederlassung 1	Ringbahnstraße 130	12103	Berlin
Deutsche Telekom AG Technikniederlassung Potsdam	PF 229	14526	Stahnsdorf
DB Netz AG Niederlassung Ost NNI 2	Granitzstr. 55-56	13189	Berlin
Wasser- und Bodenverband Dahme-Notte	Baruther Vorstadt 20	15749	Mittenwalde
Erdöl-Erdgas-Gommern GmbH	Zimmerstraße 56	10117	Berlin
Verbundnetz Gas AG vertreten durch: Gesellschaft für Dokumentations-management und Systemdienst-leistungen über Verbundnetz AG	Braunstr. 7	04347	

Eine Stellungnahme abgegeben haben			
EMB Erdgas Mark Brandenburg GmbH	Großbeerenstr. 181-183	14482	Potsdam
MEVAG AG Märkische Energieversorgung AG (jetzt e.dis Energie Nord AG)	Zeppelinstr. 48	14471	Potsdam
VEAG Vereinigte Energiewerke AG Hauptverwaltung	Chausseestr. 23	10115	Berlin
EWE Energiewerke Weser-Ems AG	Hegermühlenstr. 58	15344	Strausberg
Wingas GmbH, Abt. GT	Friedrich-Ebert-Str. 160	34119	Kassel
Berliner Verkehrsbetriebe	Potsdamer Str. 188	10783	Berlin
Berliner Wasserbetriebe	Neue Jüdenstr. 1	10179	Berlin
BEWAG Berliner Kraft- und Licht AG	Puschkinallee 52	12435	Berlin
Berliner Stadtreinigungsbetriebe	Ringbahnstr. 96	12103	Berlin
Deutsche Flugsicherung GmbH	Kaiserleistr. 29-35	63067	Offenbach a. M.
Fluglärmschutzbeauftragter für den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld	H.-v.-Tresckow-Str. 2-8	15732	Potsdam
Bundesvereinigung gegen Fluglärm	An der Schmeilt 15	40885	Ratingen
Fluglärmkommission Schönefeld über das Ministerium für Landwirtschaft, Umweltschutz und Raumordnung des Landes Brandenburg,			
Deutscher Wetterdienst Niederlassung Potsdam	Michendorfer Chausssee 23	14473	Potsdam
Brandenburgische Boden Gesellschaft für Grundstücksverwaltung und -Verwertung mbH	Hauptstraße 116/6	15838	Wünsdorf-Waldstadt
Treuhand Liegenschaftsgesellschaft mbH Niederlassung Potsdam			
Deutscher Aero Club e. V.	Hermann-Blenk-Str. 28	38108	Braunschweig
AOPA Germany Verband der Allgemeinen Luftfahrt e. V.	Außerhalb 27	63329	Egelsbach-Flugplatz
Regionale Planungsgemeinschaft Oderland-Spree			

Eine Stellungnahme abgegeben haben			
Regionale Planungsgemeinschaft Havelland-Fläming			
Regionale Planungsgemeinschaft Lausitz-Spreewald		03050	
Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin			
Industrie- und Handelskammer Cottbus			
Industrie- und Handelskammer Berlin			
GASAG			
Märkischer Abwasser- und Wasserzweckverband			
Erzbistum Berlin			
WAZ Blankenfelde-Mahlow			
Der Landesbeauftragte für Behinderte (Senatsverwaltung für Arbeit, Soziales u. Frauen)			
Evangelische Kirche in Berlin-Brandenburg, Konsistorium			
Der Behindertenbeauftragte des Landes Brandenburg im MAGF			

Folgende Stellen haben von sich aus eine Stellungnahme abgegeben:

Karl Herrmann Haack MdB, Beauftragter der Bundesregierung für die Belange der Behinderten	Jägerstr. 9	11017	Berlin
Betriebsgesellschaft Stadtgüter Berlin mbH	Blockdammweg 60/64	10818	Berlin
Messe Berlin GmbH	Messedamm 22	14055	Berlin

Die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, anerkannten Naturschutzverbände und sonstigen Stellen wurden ab dem 18.07.2000 schrittweise in digitaler Form den TdV übergeben.

Mit Schreiben vom 29.11.2000 erhielten die TdV die Gelegenheit, auf die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, anerkannten

Naturschutzverbände und sonstigen Stellen als auch auf die ca. 4.000 Argumente der Einwendungen zu erwidern.

V. Erörterung

1. Erörterung mit den Trägern öffentlicher Belange, anerkannten Naturschutzverbänden und sonstigen Stellen

Die Träger öffentlicher Belange, die anerkannten Naturschutzverbände und sonstigen Stellen wurden rechtzeitig über den Erörterungstermin benachrichtigt und zwar mit Schreiben vom 21.03.2001 und vom 16.10.2001.

Die Erörterung begann mit den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, der anerkannten Naturschutzverbände und sonstigen Stellen zu dem Plan. Sie fand dann zunächst vom 23.04.2001 bis 10.052001 im Seebad Casino in Rangsdorf an 12 Erörterungstagen statt, an denen die Stellungnahmen von 66 Trägern öffentlicher Belange, anerkannten Naturschutzverbänden und sonstigen Stellen mit den TdV erörtert wurden. Vom 12.11.2001 bis zum 11.12.2001 wurde diese Erörterung in den Rathenauhallen, Wilhelminenhofstraße 83 - 85 in Berlin-Oberschöneweide an 19 Erörterungstagen fortgesetzt. Dort wurden die Stellungnahmen von 70 Trägern öffentlicher Belange, anerkannten Naturschutzverbänden und sonstigen Stellen mit den TdV erörtert.

2. Erörterung mit den Einwendern und Betroffenen

Der Erörterungstermin mit den Einwendern und Betroffenen ist gern. § 73 Abs. 6 VwVfG Bbg rechtzeitig wie folgt öffentlich bekannt gemacht worden:

Veröffentlichung durch	Datum der Veröffentlichung
Amtlichen Anzeiger für das Land Brandenburg	09.052001
Märkischen Allgemeinen Zeitung	28./29.04.01
Märkischen Oderzeitung	28./29.04.01
Potsdamer Neuesten Nachrichten	28.04.01
Amtsblatt Nr. 24 für das Land Berlin	11.0501
Berliner Zeitung	28./29.04.01
BZ	28.04.01

Tagesspiegel	28.04.01
Berliner Morgenpost	28.04.01

Die Einwendungen gegen den Plan wurden mit den Einwendern und Betroffenen sowie den Trägern des Vorhabens an insgesamt 57 Erörterungstagen in der Zeit vom 31.052001 bis 28.09.2001 in den Rathenauhallen, Wilhelminenhofstraße 83 - 85 in Berlin-Oberschöneweide erörtert. Entsprechend der öffentlichen Bekanntmachung wurde zunächst in zwei Gruppen wie folgt erörtert: Für die Einwender und Betroffenen, die ihren Hauptwohnsitz im Land Brandenburg haben (Gruppe A) ab dem 31.052001. Für die Einwender und Betroffenen, die ihren Hauptwohnsitz im Land Berlin, einem anderen Bundesland als Brandenburg oder im Ausland haben (Gruppe B) ab dem 05.06.2001. Ab dem 14.06.2001 wurde diese Aufteilung aufgehoben, da die Anzahl der bis dahin anwesenden Teilnehmer an den Erörterungsterminen die Prognose zuließ, dass die Kapazität der Rathenau-Hallen für eine gleichzeitige Erörterung mit allen ausreicht, die Interesse an der Erörterung und ein Recht auf Teilnahme haben. Diese Zusammenlegung der Gruppen hatte sich die Anhörungsbehörde bereits in der öffentlichen Bekanntmachung des Erörterungstermins vorbehalten.

Weiterhin wurden auf Antrag mit neun Einwendern aufgrund deren besonderer persönlicher Betroffenheiten am 28. und 29.01.2002 Einzelerörterungen unter Beteiligung der TdV durchgeführt.

Wegen des Ergebnisses der Erörterung wird auf die Niederschrift über die mündliche Verhandlung verwiesen. Diese wurde nach Abschluss der Erörterungstermine gern. §§ 72 Abs. 1 und 68 Abs. 4 VwVfG Bbg in der Zeit vom 28.01.2002 bis einschließlich 11.03.2002 für die Träger öffentlicher Belange, anerkannten Naturschutzverbände und sonstige Stellen bzw. die in der Erörterung anwesenden Einwender/Betroffenen in den Räumen der Anhörungsbehörde zur Einsichtnahme ausgelegt. Die Auslegung der Niederschrift wurde rechtzeitig zuvor, am 19.01.02 in der Tagespresse bekannt gemacht.

3. Antragstellung im Rahmen des Anhörungsverfahrens

Während des Anhörungsverfahrens wurden rund 3.150 Anträge mit ca. 6000 Einzelanträgen gestellt. Hauptsächlich handelt es sich dabei um Anträge zur Geschäftsordnung (rund 1080) und auf Abbruch/Aussetzung/Unterbrechung des

Verfahrens (rund 730). Zudem wurden 55 Anträge auf Befangenheit gestellt. Bei rund 290 Anträgen waren Träger öffentlicher Belange, anerkannte Naturschutzverbände oder sonstige Stellen die Antragsteller. Darüber hinaus wurden im Zusammenhang mit der Auslegung der Niederschrift weitere rund 160 Anträge mit teilweise mehreren Einzelanträgen auf Änderung der Niederschrift gestellt. Solche Änderungsanträge konnten bis zum 2503.2002 gestellt werden.

Alle Anträge wurden innerhalb des Anhörungsverfahrens beschieden.

VI. Abschließende Stellungnahme

Die von der Anhörungsbehörde gern. § 73 Abs. 9 VwVfG Bbg erarbeitete Stellungnahme zum Ergebnis des Anhörungsverfahrens, sowie der Plan, die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, anerkannten Naturschutzverbände und sonstigen Stellen und die nicht erledigten Einwendungen wurden am 14.06.2002 dem Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg übergeben.

B. Wesentliches Vorbringen der Träger öffentlicher Belange/anerkannten Naturschutzverbände/sonstigen Stellen und der Einwender/Betroffenen

1. Träger öffentliche Belange

1. Bundesbehörden

11 Bundesgrenzschutz – Grenzschutzpräsidium Ost

Der Bundesgrenzschutz – Grenzschutzpräsidium Ost hält aus Gründen der Gefahrenabwehr eine (östliche) Verlängerung der Gleise der S-Bahn im geplanten Flughafen-Bahnhof unter dem künftigen Passagierterminal bis in den oberirdischen Bereich für erforderlich, weil im Falle eines Brandes im Bahnhof ansonsten keine Abfahrmöglichkeit bestehe.

Außerdem sei im Zuge der Ausführungsplanung eine Absprache über die Wahrnehmung der Aufgaben des Bundesgrenzschutzes und der dafür notwendigen Räumlichkeiten erforderlich.

1 2 Wehrbereichsverwaltung VII

Die Wehrbereichsverwaltung VII teilt mit, dass Belange der Bundeswehr nicht berührt seien.

1.3 Bundeseisenbahnvermögen

Das Bundeseisenbahnvermögen teilt mit, dass es von der Planung nicht betroffen sei.

1.4 Eisenbahn-Bundesamt

Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass eine Anbindung des Flughafenbahnhofes den Ausbau der Bahnanlagen zwischen dem Lehrter Bahnhof in Berlin und dem sog. Berliner Außenring voraussetze.

Außerdem sei eine gleichrangige Anbindung der Landeshauptstadt Potsdam vorzusehen.

Die Planung der schienenseitigen Anbindung sei in einigen Punkten zu überarbeiten:

Querschnitte der Tunnel- und Trogbauten seien zu überprüfen;

die Tieflage der Überwerfungsbauwerke sei zu überprüfen;

statt 1 : 2 seien Böschungsneigungen von 1 : 1,5 bis max. 1 : 1,7 vorzusehen, soweit der Baugrund dies zulasse;

statt 5,70 m sei unter Straßenüberführungen eine lichte Höhe von 6,15 m über Schienenoberkante vorzusehen;

in den Überwerfungstunneln und anschließenden Trogstrecken seien Notausstiege und Rettungsplätze für den Brand- und Katastrophenschutz vorzusehen;

die Zuwegung zu den Betriebsanlagen sei sicherzustellen.

Zudem hält das Eisenbahnbundesamt über die Aussagen der schalltechnischen Untersuchungen hinaus aktive Lärmschutzmaßnahmen für erforderlich.

Der Träger des Vorhabens hält eine Optimierung der Anbindungspunkte an das bestehende Schienennetz für angezeigt.

1.5 Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin

Das Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin fordert, dass die vorhandenen Nutzungen (Steganlagen) an der Bundeswasserstraße ober- und unterhalb der Einleitungsstelle durch die Einleitung nicht nachteilig beeinträchtigt werden. Der Ausbau des Selchower Flutgrabens solle so erfolgen, dass es zu keinen Ablagerungen von Schwebstoffen in der Bundeswasserstraße komme und die Einleitungsgeschwindigkeit von 0,5 bis 0,8 m/s nicht überschritten werde.

Vor Beginn der Einleitung sei der Einleitungsbereich auf einer Fläche von 100 m^2 im Raster von 1 m zu peilen (Nullpeilung). Die Peilung sei in regelmäßigen Abständen - zu Beginn jährlich und danach in Abstimmung mit dem Außenbezirk Kummersdorf - zu wiederholen. Die Ergebnisse seien in Form eines Peilprotokolls zu dokumentieren.

2. Oberste Behörden der Länder Berlin und Brandenburg

2.1 Senatsverwaltung für Arbeit, Soziales und Frauen des Landes Berlin

Die Senatsverwaltung für Arbeit, Soziales und Frauen des Landes Berlin wendet sich vor allem gegen die von den TdV auf der Grundlage der lärmmedizinischen Gutachten M 8 und M 9 vorgeschlagenen Schutzziele zur Begrenzung der Lärmbelastung, deren Grenzwerte ihr zu hoch angesetzt sind. Zur Vermeidung von Erkrankungen und erheblichen Belastungen durch Fluglärm seien nur folgende Schutzziele akzeptabel:

Schutzbereich	**Tag/ Nacht**	**außen/ innen**	L_{max}	$L_{eq\ (3)}$
Wohngebiet	Tag	außen	< 83	< 55

Schutzbereich	**Tag/ Nacht**	**außen/ innen**	**L_{max}**	**$L_{eq\ (3)}$**
Krankenhaus/ Alten-/ Pflegeheim	Tag	außen	55 - 60	50
Schulen / Kitas	Tag	außen	55 - 60	50
Wohngebiet	Nacht	außen	50 – 55	45
Krankenhaus/ Alten-/Pflegeheim	Nacht	außen	45 - 50	40
Wohngebiet	Tag	innen	55	35 - 40
Krankenhaus/ Alten-/Pflegeheim	Tag	innen	45	30 – 35
Schulen/Kitas	Tag	innen	40 - 45	35
Wohngebiete	Nacht	innen	40 - 45	25 -30
Krankenhaus/ Alten-/Pflegeheim	Nacht	innen	40	25

Für Innenräume seien die angegebenen Werte erforderlichenfalls durch baulichen Schallschutz zu gewährleisten. Für überwiegend zum Schlafen

vorgesehene Räume, sowie Räume mit sauerstoffverbrauchenden Energiequellen seien zusätzlich schallgedämmte Lüftungseinrichtungen geboten.

Hinsichtlich des Straßenverkehrs- und Schienenlärms fordert die Senatsverwaltung eine Ausweitung des passiven Schallschutzes und eine Überprüfung der Wirksamkeit der aktiven Schallschutzmaßnahmen.

Für die innerhalb des Bauschutzbereiches liegenden und in den unmittelbar daran angrenzenden Bereichen liegenden Seniorenwohneinrichtungen seien Maßnahmen, wie z.B. Schallschutzfenster, Umwandlung von Balkonen zu Wintergärten, Einrichtung geschützter Freisitze, zusätzliche öffentliche Grünflächen etc., dringend geboten.

Zur Stützung ihrer Stellungnahme hat die Senatsverwaltung ein Gutachten von Herrn Prof. Dr. Guski, Ruhruniversität Bochum, vorgelegt und zum Inhalt ihrer Stellungnahme gemacht.

Außerdem wendet sich die Senatsverwaltung gegen die vorgelegten Gutachten zur Lufthygiene, vor allem gegen die im Gutachten M 10 festgelegten Rechengitterboxen. Aus ihrer Sicht hätte es einer punktuellen Erfassung der emittierten Schadstoffe bedurft.

Zur Vorsorge empfiehlt die Senatsverwaltung aus Gründen des Infektions- und Katastrophenschutzes vor Inbetriebnahme des Flughafens die Diskussion einzelner Maßnahmen und Einrichtungen wie z.B. Isolierzimmer zur Kontrolle lebensbedrohender hochkontagiöser Infektionskrankheiten.

Zur Verringerung zusätzlicher Belastungen für die Anwohner (durch Bodenverunreinigungen) seien Schutzmaßnahmen entlang der Randstreifen von Straßen vorzusehen (z.B. Immissionsschutzpflanzungen). Außerdem sei eine Verlagerung des Obst- und Gemüseanbaus und die Verlagerung von Spielplätzen vorzusehen.

Die baubedingten Auswirkungen seien auf das unvermeidbare Maß zu begrenzen.

Bei der Ausführungsplanung sei darauf zu achten, dass den Bedürfnissen aller Behinderten Rechnung getragen wird.

2.2 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung trägt vor, dass keine ausreichenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Land Berlin vorgesehen seien.

Es fehle eine Kompensation für die Eingriffe in die Erholungsfunktion des Waldes von ca. 10 ha Waldfläche, die für die Schienenanbindung Görlitzer Bahn beansprucht würden; ebenso führe die erhöhte Verlärmung durch das neue Gleisdreieck auf einer Fläche von ca. 20 ha zu Eingriffen in den Wald, für die keine Kompensation auf dem Territorium des Landes Berlin vorgesehen sei.

Für Eingriffe im Land Berlin werde ausschließlich die Zahlung einer Ausgleichsabgabe empfohlen. Diese Ausgleichsabgabe sei zu niedrig angesetzt; für innerstädtischen Waldverlust in Berlin seien ca. 30 – 35 DM/m^2 anzusetzen.

Die Senatsverwaltung fordert die Prüfung alternativer technischer Ausbauvarianten um Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu vermeiden (z.B. Verschiebung des Regenrückhaltebeckens nach Süden).

Die Baustellenversorgung solle vorrangig über die Schiene erfolgen. Hinsichtlich der Lärmimmissionen fordert die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung einer 100 : 100 Betrachtung nach LAI-Leitlinie.

Zum vorbeugenden Katastrophenschutz wird eine zusätzliche Anlage von Löschwasserentnahmestellen in den Berliner Forsten gefordert. Im Bereich des neuen Bahnhofs Schönefeld fehle insbesondere eine Verbindung zwischen den S- und Fernbahngleisen für Havarien.

Kritisch betrachtet wird, dass einzelne Anlagen nicht in den Antrag einbezogen worden seien, wie z.B. das Tanklager, die Energiezentrale oder die innere Erschließung.

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung weist darauf hin, dass die Anbindung des Flughafens den Ausbau des Bahnhofs Papestraße voraussetze, der dem Modal-Split 60 : 40 zugrunde liege.

Die Senatsverwaltung fordert, dass die niveaufreie Ein- und Ausfädelung der Mahlower Kurve offengehalten wird.

Für den Bereich Bohnsdorf, in dem sowohl im Normalbetrieb als auch in der Bauphase Erschüttungen durch die Schienenanbindung zu erwarten seien, wird die Durchführung von Beweissicherungsmaßnahmen vor Beginn der Baumaßnahmen gefordert.

2.3 Senatsverwaltung für Wirtschaft und Betriebe des Landes Berlin

Aus Sicht der Senatsverwaltung für Wirtschaft und Betriebe des Landes Berlin bestehen keine Bedenken gegen das beantragte Ausbauvorhaben.

2.4 Senatsverwaltung für Finanzen des Landes Berlin

Die Senatsverwaltung für Finanzen und die Betriebsgesellschaft Stadtgüter Berlin mbH wenden sich gegen die in den Planunterlagen vorgesehenen Ausgleichsflächen, die das Land Berlin zur Verfügung stellen soll. Insbesondere wird gefordert, dass

für die zu übereignenden Flächen (ca. 155 ha) ein Ausgleich in Höhe des Verkehrswertes zu leisten sei;

für künftig dauernd beschränkte Flächen (ca. 300 ha), sowie für vorübergehend in Anspruch zu nehmende Flächen eine an der Nutzungsdauer orientierte Entschädigung zu leisten sei;

für vorübergehende Ertragsausfälle aufgrund der Grundwasserabsenkung, erforderlicher Umstrukturierungsmaßnahmen und Wirtschaftserfordernisse, ein finanzieller Ausgleich zu leisten sei.

Sie weisen darauf hin, dass

Flächen zur Durchführung von Ersatzmaßnahmen in räumlicher Nähe zur Verfügung stünden;

die Flächen für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nur mittels Abschlusses eines Gestaltungsvertrages zur Verfügung gestellt werden könnten und an die Bedingung geknüpft werden müssten, dass Folgekosten und langfristige Pflegekosten von den Trägern des Vorhabens getragen würden;

eine Zeitspanne von ca. 5 Jahren zur Realisierung der Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen festzulegen sei;

einige im Rahmen der Planung vorgesehene Flächen nicht mehr im Eigentum des Landes Berlin stünden, jedoch andere Flächen dafür bereitgestellt würden.

Die Träger des Vorhabens sagen Abstimmungen mit der Senatsverwaltung für Finanzen und der Betriebsgesellschaft Berliner Stadtgüter mbH zur vorgetragenen Problematik zu.

2.5 Ministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Frauen des Landes Brandenburg

Das Ministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Frauen des Landes Brandenburg (MASGF) hält insbesondere die lärmmedizinischen Gutachten M 8 und M 9 nicht für geeignet, den Anforderungen des vorbeugenden Gesundheitsschutzes auf die Bevölkerung zu genügen. Die von ihnen beauftragte gutachterliche Stellungnahme zu den lärmmedizinischen Gutachten von Herrn Prof. Dr. med. K. Hecht und Herrn Prof. Dr.- Ing. C. Maschke vom 09.06.2000 hat die vorgelegten Gutachten M 8 und M 9 hinsichtlich deren Qualität und Aussagen bewertet. Den Aussagen dieser gutachterlichen Stellungnahme schließt sich das MASGF in den wesentlichen Kritikpunkten an. Die vorgeschlagenen Immissionswerte (z.B. für den L_{max} am Tag außen von 19 x 99 dB , während der Nacht innen von 6 x 60 dB bzw. L,,, am Tage außen von 65 dB $L_{eq(3)}$, während der Nacht außen von 55 dB $L_{eq(3)}$) würden dem Anspruch auf gesundheitliche Vorsorge nicht gerecht.

Zur Gewährleistung der gesundheitlichen Vorsorge werden daher folgende Immissionswerte für Wohngebiete als Schutzziele gefordert:

Schutzbereich	**Tag/ Nacht**	**außen/ innen**	L_{max}	$L_{eq\ (3)}$
Wohngebiet	Tag	außen	83	55
Krankenhaus/ Alten-/Pflegeheim	Tag	außen	55-60	50
Schulen/Kitas	Tag	außen	55-60	50

Schutzbereich	**Tag/ Nacht**	**außen/ innen**	L_{max}	$L_{eq\ (3)}$
Wohngebiet	Nacht	außen	50 – 55	45
Krankenhaus/ Alten-/Pflegeheim	Nacht	außen	45 - 50	40
Wohngebiet	Tag	innen	55	35 - 40
Krankenhaus/ Alten-/Pflegeheim	Tag	innen	45	30 – 35
Schulen Kitas	Tag	innen	40 - 45	35
Wohngebiete	Nacht	innen	40 - 45	30 -32
Krankenhaus/ Alten-/Pflegeheim	Nacht	innen	40	25

Die Immissionswerte für außen und innen beziehen sich auf den Zeitraum von 16 Stunden am Tage und 8 Stunden in der Nacht.

Das vom Gutacher Herrn Prof. Dr. Dr. Jansen zugrunde gelegte maximale Beurteilungskriterium von 19 mal 99 dB(A) L_{max} tags außen wird vom MASGF formal und inhaltlich abgelehnt.

Ein wesentliches Defizit sei darüber hinaus das Fehlen einer Gesamtbetrachtung des Lärms in der Kombination aller Quellen. Nach dem

Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen (Stand Dezember 1999) sei eine Addition zu einer Gesamtlärmbelastung möglich.

Die für das humantoxikologische Gutachten M 11 vorgelegten Untersuchungen zur Bewertung der flughafenbedingten Schadstoffimmissionen basierten auf Rastermaßen, die zumindest in den Siedlungsbereichen für die ortsbezogene Immissionsermittlung nicht geeignet seien. Es wird seitens des MASGF empfohlen, die Ausbreitungsberechnungen dahingehend zu überprüfen.

2.6 Ministerium für Landwirtschaft, Umweltschutz und Raumordnung des Landes Brandenburg

Das Ministerium für Landwirtschaft, Umweltschutz und Raumordnung (MLUR) – ohne die Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg - hält es für erforderlich, dass die vorgelegten Planfeststellungsunterlagen um die Darstellung von Alternativlösungen hinsichtlich des Standortes, sowie auch der Dimensionierung der Anlagen ergänzt werden. Kritisch betrachtet wird auch, dass einzelne Anlagen nicht in den Antrag einbezogen sind, wie z.B. das Tanklager und die Energiezentrale.

Das MLUR wendet sich gegen die in den Planfeststellungsunterlagen dargestellten Schutzziele für den Lärmschutz und weitere Aussagen in den schalltechnischen und lärmmedizinischen Gutachten. Seitens des MLUR wird die Einhaltung folgender Schutzziele außerhalb des Flughafengeländes gefordert:

Tag / Nacht	**außenlinnen**	**L_{max}**	**$L_{eq\ (3)}$**
Tag	außen	k. A.	60
Tag	innen	55	35
Nacht	außen	6 x 67	45
Nacht	innen	6 x 52	30

Die Berechnung habe dabei für jede Betriebsrichtung gesondert zu erfolgen (100 : 100 Regelung nach LAI-Leitlinie) und alle Lärmquellen seien im Sinne

einer Gesamtlärmbelastung zu berücksichtigen. Für die Triebwerksprobeläufe wird eine Lärmschutzhalle gefordert.

Das MLUR hält die vorgelegten Unterlagen und mündlichen Erläuterungen der Gutachter zur Luftreinhaltung nicht für ausreichend und fordert zusätzlich u.a.:

- zusätzliche Ausbreitungsberechnungen im straßennahen Raum in allen Ortslagen;

- die Quantifizierung der Geruchsbelastung und den Nachweis des Zusammenhangs zwischen der Kohlenwasserstoffemission auf dem Flug hafengelände und der Geruchsemission.

Die Materialtransporte für die Baustelle ,,Flughafen Schönefeld“ sollten nach Ansicht des MLUR auf dem Schienenweg erfolgen, d. h. der Vorrang der Schienen- vor Straßennutzung solle berücksichtigt werden.

Aus naturschutzfachlicher Sicht würden die Eingriffe in Natur und Landschaft nicht ausreichend kompensiert und der Nachweis der Verträglichkeit nach § 19 c BNatSchG für das FFH-Gebiet ,,Brunnluch“ nicht geführt. Zur Kompensation der Eingriffe sei Folgendes erforderlich:

zusätzliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Umfang von 117,2 ha;

weitere Ausgleichszahlungen für die Fällung von Bäumen;

Festlegung einer Sicherheitsleistung in Höhe von 0,3 % der voraussichtlichen Baukosten zur Absicherung der Kompensation;

Einsetzung einer naturschutzfachlichen Baubegleitung zur Absicherung des Erfolges der geplanten Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen;

Die im LBP enthaltene biotopbezogene Bewertung wird vom MLUR abgelehnt.

Darüber hinaus bestehe für die Schutzgüter Biotope und Landschaftsbild ein Kompensationsdefizit von 304,23 ha.

Aus der Sicht des Bodenschutzes sei die im LBP vorgesehene Ausgleichszahlung zur Verbesserung der Erholungsfunktion in den Regionalparks nicht gerechtfertigt, weil zusätzliche Entsiegelungspotenziale zur Verfügung stünden. Gefordert wird die Wiederherstellung der zerstörten Werte und Funktionen des Bodens mit den Mitteln der Entsiegelungsabgabe. Darüber hinaus wird die Beteiligung des MLUR bei der Auswahl von Kompensationsmaßnahmen für das Schutzgut Boden gefordert.

Das technische Gutachten Altlasten M 20 sei ungenügend. Aussagen zum notwendigen Sanierungsumfang seien hypothetisch und nicht fachlich fundiert ableitbar.

2.7 Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg

Das Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg (MSWV) teilt mit, dass mit dem Antrag auf Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld das vorrangige Ziel der Länder Berlin und Brandenburg zur Planung und zum Bau eines neuen Flughafens in der südlichen Region umgesetzt werde.

Die zugrundeliegende Verkehrsprognose wird vom MSWV im Hinblick auf die Übergangszeit zwischen der Schließung der Flughäfen Tegel und Tempelhof (laut Konsensbeschluss) bis zur Inbetriebnahme des ausgebauten Flughafens Schönefeld für zu konservativ gehalten. Es sei eine stärkere Nachfrageentwicklung des Berlin Brandenburger Luftverkehrs zu erwarten; dafür sollten Kapazitäten zur Verfügung stehen.

Die Planungen für die Eisenbahnüberführung über die Bundesstraße B 96 a im Bereich Waßmannsdorf seien zu überprüfen, weil sie den Planungen der Straßenbehörde widersprächen.

Es sei nicht nachvollziehbar, dass unter dem Abfertigungsterminal zur Erlangung kurzer Wege zwischen Bahn und Flugverkehr ein Bahnhof erforderlich sei. Hier stünden insbesondere interne Transportsysteme unter Nutzung der vorhandenen Schieneninfrastruktur zur Verfügung.

Das Entrauchungskonzept sei auf die Wirksamkeit der Entrauchungsmaßnahmen zu überprüfen.

2.8 Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie des Landes Brandenburg

Das Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie des Landes Brandenburg fordert eine Vervollständigung der Planunterlagen hinsichtlich der Versorgungssysteme der betroffenen Energieversorger, weil ansonsten keine Aussagen zu Änderungen der Systeme getroffen werden könnten. Insbesondere fehle die Darstellung der Gasübernahmestation Waltersdorf (VNG/GASAG) und die damit geplante Umverlegung der VNG-Leitung 214.01.

Das Flugsicherheitsgutachten M 21 sei um Aussagen zur Abschätzung des Gefährdungspotenzials durch die Gasübernahmestation zu ergänzen.

Die Träger des Vorhabens haben im Rahmen der Erörterung am 12.06.2001 den Plan ,,Leitungsbestand Gashochdruckleitungen- Bauschutzbereich“ eingereicht.

2.9 Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg

Das Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg hält die in den Planunterlagen vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen für die durch das Vorhaben zu erwartenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft, insbesondere hinsichtlich des Schutzes des Bodens, für unzureichend. Innerhalb des vom Ausbauvorhaben betroffenen Landkreises Teltow-Fläming stünden umfangreiche Entsiegelungspotenziale zur Verfügung, die im Ökopool-Grundstücksfond Brandenburg erfasst seien (z.B. in Jüterbog: Altes Lager, Niedergörsdorf: Neues Lager, Heidehof: Munitionslager). Auf diesen Flächen gäbe es Entsiegelungspotenziale im Umfang von 74,7 ha und Aufwertungspotenziale durch landschaftspflegerische Maßnahmen von 105,66 ha, die als Flächen für naturschutzfachliche Kompensationsmaßnahmen zuzuordnen seien.

Gefordert wird entsprechend der Brandenburger Vereinbarung insbesondere, dass zwischen Eingriffs- und Ausgleichsort ein naturräumlicher Zusammenhang bestehen solle. Dieser sei mit den vorgeschlagenen Flächen gegeben. Grundlage solle u.a. das von der Brandenburgischen Bodengesellschaft für Grundstücksverwaltung und -verwertungs GmbH beauftragte und durch die ÖKOTEC Management GmbH erarbeitete ,,Verbundkonzept für die WGT-Liegenschaften im Raum Jüterbog“ bilden.

Die Träger des Vorhabens erklärten sich einverstanden, Gespräche zu den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, insbesondere im Naturraum Mittelmark

und Fläming mit dem MdF und MLUR zu führen. Die Träger des Vorhabens seien offen bezüglich der Art der Kompensationsmaßnahmen und der Zahlung einer Ausgleichsabgabe.

2.10 Ministerium des Innern des Landes Brandenburg

Das Ministerium des Innern des Landes Brandenburg hält es für erforderlich, dass für die Polizeihubschrauberstaffel der Landeseinsatzeinheit der Polizei des Landes Brandenburg (LESE) geeignete Ersatzbetriebsflächen und -gebäude bereitgestellt werden, weil die vorhandene Liegenschaft in Diepensee vollständig vom Ausbau in Anspruch genommen werde.

Es fordert weiterhin, dass

- entsprechende Diensträume in günstiger Lage und Räume für die Abwicklung besonderer Lagen zur Verfügung gestellt werden:

- die vorhandenen Sicherheitsplanungen den aktuellen Gegebenheiten angepasst werden;

- der Anschluss an die B 96 alt u.a. aus verkehrspräventiver Sicht mit einem ausgebauten Standstreifen versehen wird.

2.11 Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin/Brandenburg

Die Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin/Brandenburg (GL) befürwortet den Antrag. Der Bau eines Verkehrsflughafens südlich von Berlin sei verkehrs- und wirtschaftspolitisch notwendig und der Standort Schönefeld mit den Erfordernissen der Raumordnung im Wesentlichen vereinbar.

Allerdings könne durch die landesplanerischen Festlegungen keine abschließende Entscheidung der Standortfrage erfolgen, weshalb die Prüfung von Standortalternativen im Planfeststellungsverfahren notwendig sei. Dies gelte unabhängig von der zwischenzeitlich erfolgten Feststellung der Nichtigkeit des landesplanerischen Ziels Nr. 6.51. des LEP eV und der Vorlage von § 19 Abs.1 1 LEPro in Form der Umsetzungsgesetze gern. Art. 113 Ziffer 3 der Verfassung des Landes Brandenburg an das Verfassungsgericht des Landes Brandenburg zwecks Überprüfung der Verfassungsmäßigkeit, da das OVG die Gültigkeit des LEP SF von dieser Frage abhängig macht.

Eines dem Planfeststellungsverfahren vorausgehenden Raumordnungsverfahrens habe es nicht bedurft, weil die raumordnerischen Grundlagen in Form der LEP`s geschaffen worden seien. Im Hinblick auf die o. g. Entscheidungen werde eine Neuaufstellung des landesplanerischen Zielsystems angestrebt. Ein Raumordnungsverfahren sei auch danach nicht vorgesehen.

Aus landesplanersicher Sicht bestünden aufgrund der Flächeninanspruchnahme durch den Flughafen weitere Umsiedelungserfordernisse z.B. für Teile des Ortes Kienberg der Gemeinde Waltersdorf sowie Einzelgehöfte im Ortsteil Glasow.

Es sei der Nachweis zu führen, wie die bedarfsgerechte Verkehrsanbindung des Flughafens an das Hauptaufkommensgebiet Berlin, an Potsdam und sonstige Oberzentren des Landes Brandenburg bis zur Inbetriebnahme des erweiterten Flughafens hergestellt wird.

Die GL weist darauf hin, dass für geplante Einzelhandelsverkaufsflächen von über 5.000 m² eine gesonderte raumordnerische Überprüfung durchzuführen sei.

3. Obere Landesbehörden der Länder Berlin und Brandenburg

3.1 Landesdenkmalamt Berlin

Aus Sicht des Landesdenkmalamtes Berlin bestehen keine Bedenken gegen das geplante Ausbauvorhaben.

3.2 Landesamt für Arbeitsschutz, Gesundheitsschutz und technische Sicherheit Berlin

Das Landesamt für Arbeitsschutz, Gesundheitsschutz und technische Sicherheit Berlin verweist auf die gemeinsam mit der Senatsverwaltung für Arbeit, Soziales und Frauen abgegebene Stellungnahme.

3.3 Landesamt für Geowissenschaften und Rohstoffe, Brandenburg

Das Landesamt für Geowissenschaften und Rohstoffe, Brandenburg wendet sich gegen die Planung hinsichtlich der Grundwasserhaltung und Grundwasserabsenkung.

Es fordert, dass

- zwei getrennte Grundwassermonitorringsysteme aufgebaut und betrieben werden;

- bei der altlastenorientierten Überwachung u.a. der Aspekt der Verlagerung von belasteten Grundwässern bei der Wiedereinleitung in die Vorfluter bzw. Wiederversickerung im Bereich des Infiltrationsbeckens berücksichtigt wird;

- für die grundwasserorientierte Überwachung ein Zeitraum vor, während und nach der Baumaßnahme festgelegt wird, um zu klären, ob durch die bautechnischen Eingriffe Veränderungen des hydrogeotechnischen Zustandes in den Grundwasserleitern, vor allem hinsichtlich einer salinaren Beeinflussung zu besorgen sind;

- die Funktionsfähigkeit der Anlage der Infiltrationsbecken gewährleistet wird;

- eine weitere Grundwassermessstelle im Baubereich G 1 eingerichtet wird.

Für den Bereich der Wiederversickerung der Wässer wird ein weiteres Grundwassermonitoring für erforderlich gehalten, das die Entwicklung der Grundwassererhaltung sowie die Veränderung der Beschaffenheit oberflächennaher Grundwasserleitungen überwacht.

Es wird darauf hingewiesen, dass das Wasserwerk Eichwalde salinar beeinflusst sei und die Förderung damit einer natürlichen Begrenzung unterliege. Wird diese überschritten, könne eine Versalzung des Grundwassers auftreten. Es könne dann nicht mehr als Trinkwasser dienen.

Die Träger des Vorhabens sagen die Einrichtung einer zweiten Messstelle im Baubereich G 1 zu.

3.4 Landesbergamt Brandenburg

Das Landesbergamt Brandenburg, seit dem 01.01.2001 aus dem Oberbergamt und den Bergbauämtern Senftenberg und Rüdersdorf bestehend, teilt mit, dass

- für das Erlaubnisfeld Waltersdorf I, die Erlaubnis, die das Recht beinhaltet, Bodenschätze aufzusuchen, zu gewinnen und das Eigentum an ihnen zu erwerben, erloschen sei;

- auf der Grundlage der bestehenden Bergrechte die Möglichkeiten umfassender bergbaulicher Nutzungen zu prüfen seien, weil es sich bei erteilten Bergbauberechtigungen um Eigentum im Sinne des Art. 14 GG handele und eine Behinderung/Einschränkung des Abbaus zu Entschädigungsforderungen führen könne. Eine umfassende Einbindung der Rechtsinhaber der Bergbauberechtigungen in das Verfahren sei deshalb geboten;

- die der Bergbauberechtigung unterliegenden bergfreien Bodenschätze durch das Eigentum an einem Flurstück in den Planunterlagen nicht dargestellt seien.

3.5 Landesumweltamt Brandenburg

Das Landesumweltamt Brandenburg wendet sich in erster Linie gegen die Planung zur Abwasserableitung, Versickerung von Niederschlagswasser, Grundwassererhaltung und der Sanierung von Altlasten. Es trägt insbesondere Folgendes vor:

- Für die beantragten Grundwasserfördermengen seien die Hochwasserstände nicht berücksichtigt. Dafür seien Berechnungen der zu erhebenden und abzuleitenden Grundwassermengen für den Hochwasserfall vorzulegen, die das IOO-jährige Hochwasser zugrunde legen. Für Kiekebusch werde die Gewährleistung von Hochwasserschutz gefordert.

- Für den Ortsbereich Rotberg seien zur zentralen Versickerung maximale Grenz- und Grundwasserstände für den nördlichen Randbereich der Bebauung auszuweisen.

- Es wird der Nachweis gefordert, inwieweit das Dargebot des Wasserwerks Eichwalde durch die Grundwasserförderung beeinflusst wird. Auf die

Gefahr der Versalzung des Wassers des Wasserwerks Eichwalde im Rahmen der Grundwasserabsenkung wird hingewiesen.

- Zur Überwachung des Grundwassers wird die Einrichtung eines Grundwasserstands- und Grundwasserbeschaffenheits-Monitoring gefordert.

- Es soll ein Havarieplan für während der Bauphase auftretende Störfälle erarbeitet werden, der mit dem Landesumweltamt abzustimmen sei.

Das technische Gutachten Altlasten weise erhebliche Defizite auf. Gefordert wird die Erfassung aller relevanten Problembereiche, die eine Verschleppung der Schadstoffe im Grundwasser herbeiführen würde.

Nach Ansicht des Landesumweltamtes ergeben sich u.a. auch Probleme aus der Notwendigkeit der Fassung und Ableitung des Niederschlagswassers (Wassermenge) sowie der Aufbereitung und Ableitung des mit Enteisungsmitteln und Kerosin verunreinigten Niederschlagswassers.

Der Nachweis der Eignung des vorgeschlagenen Verfahrens zur Behandlung belasteter Niederschlagswässer mit Hilfe von Bodenfiltern sei erforderlich.

Der Nachweis über die erforderliche Gesamtableitungskapazität von 4 m³/s (2 m³/s Selchower Flutgraben, je 1 m³/s Glasowbach und zentrale Versickerungsmulde) sei zu erbringen, um festzustellen, ob die Betriebssicherheit der geplanten Anlagen gewährleistet sei oder nachträglich die Errichtung weiterer Regenwasserentsorgungsanlagen vorzunehmen sei.

Für die Einleitung von mit Enteisungsmitteln belastetem Niederschlagswasser in den Selchower Flutgraben werden als Überwachungswerte für den chemischen Sauerstoffbedarf (CSB) 100 mg/l und für Mineralölkohlenwasserstoffe (MKW) 5 mg/l gefordert.

Der Einleitung von mit Enteisungsmitteln belasteten Niederschlagswässern in den Glasowbach werde aufgrund der hohen Schutzwürdigkeit des Lebensraumtyps und seiner Seltenheit nicht zugestimmt.

Es sei der Nachweis zu erbringen, dass durch die dauernde Anhebung des Wasserstandes in der Flutgrabenaue keine negativen Auswirkungen auf das angrenzende Umland - die Ortslage Schulzendorf - zu besorgen seien.

Es wird kritisch betrachtet, dass einzelne Anlagen, wie z.B. das Tanklager oder die Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen, nicht in den Antrag mit einbezogen worden seien.

Im Übrigen schließt sich das Landesumweltamt den Ausführungen des Ministeriums für Landwirtschaft, Umweltschutz und Raumordnung zu den Belangen Lärmschutz, Luftreinhaltung, Energienutzung, Naturschutz, Anlagensicherheit und Störfallvorsorge an.

3.6 Landesvermessungsamt Brandenburg

Das Landesvermessungsamt Brandenburg fordert, seine ermittelten Lagefestpunkte der Landesvermessung in ihrer Örtlichkeit durch Granitpfeiler zu vermarkten und durch Schutzsäulen mit dem Hinweis ,,Geodätischer Festpunkt“ zu sichern.

3.7 Brandenburgisches Landesamt für Denkmalpflege und das Archäologische Landesmuseum

Das Brandenburgische Landesamt für Denkmalpflege und das Archäologische Landesmuseum wenden sich gegen die Unterlagen zum Schutzgut Bodendenkmäler, weil diese keine Gesamtbewertung der Auswirkungen des Vorhabens und Ableitung von Konfliktschwerpunkten zuließen. Es fordert:

- die Einholung eines archäologischen Fachgutachtens durch die TdV, um zu klären, inwieweit Bodendenkmalstrukturen von den Baumaßnahmen betroffen sind und in welchem Erhaltungszustand sich diese befinden;

- die Ausweisung eines Zeitfensters für archäologische Dokumentationen in der Bauterminplanung vor Beginn der eigentlichen Erdarbeiten;

- die Dokumentation der Abrissobjekte durch die Träger des Vorhabens, sowie deren Finanzierung. Vorher sei die Inaugenscheinnahme der betroffenen Gebäude und baulichen Anlagen durch sie zu gewähren.

3.8 Landesamt für Ernährung und Landwirtschaft Frankfurt (Oder)

Das Landesamt für Ernährung und Landwirtschaft Frankfurt (Oder) teilt mit, dass die Aufgaben als obere Flurbereinigungsbehörde vom Ministerium für Landwirtschaft, Umweltschutz und Raumordnung übernommen werden.

3.9 Oberfinanzdirektion Cottbus

Die Oberfinanzdirektion Cottbus weist lediglich auf ihre Immobilie in Diepensee sowie auf ihre Dienststelle ,,Zollamt Schönefeld – Flughafen“ hin und bietet Flächen zur Entsiegelung für Kompensationsmaßnahmen an.

4. Untere Landesbehörden des Landes Brandenburg

4.1 Amt für Flurneuordnung und ländliche Entwicklung Luckau

Das Amt für Flurneuordnung und ländliche Entwicklung Luckau hält die Unterlagen hinsichtlich der landwirtschaftlichen Belange nicht für ausreichend, weil eine Einschätzung zu Existenzgefährdungen von landwirtschaftlichen Betrieben nicht möglich sei. Es fordert:

- die Erstellung eines Gutachtens hinsichtlich der landwirtschaftlichen und agrarstrukturellen Betroffenheit und deren Einbeziehung in die Gesamtbetrachtung des Flughafensausbaus; hier sollen u.a. der Landwirt Weigt in Glasow und die Agrargenossenschaft Groß Machnow einbezogen werden;

- neben der Festlegung von Entschädigungen zu prüfen, ob und in welchem Umfang der Arbeitsplatz- und Einkommensverlust minimiert werden könne;

- Aussagen zur Sicherung der Existenz der betroffenen Agrarunternehmen zu treffen;

- die landwirtschaftlichen Flächen, die von den Auswirkungen der Grundwasserabsenkung während der Bauphase betroffen sind, zu erfassen und den entstehenden Schaden auszugleichen;

- die Entstehung nicht mehr nutzbarer Restflächen beim Grunderwerb zu vermeiden;

- Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nicht auf landwirtschaftlichen Nutzflächen zu realisieren; für den Fall, dass diese Flächen gleichwohl dafür genutzt werden, Verluste langfristig auszugleichen;

- das Kompensationsverhältnis von 1 : 4 zu reduzieren und gleichzeitig zu prüfen, inwieweit Konversionsflächen zur Realisierung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nutzbar seien.

4.2 Amt für Forstwirtschaft Königs Wusterhausen

Das Amt für Forstwirtschaft Königs Wusterhausen (AfF) wendet sich vorrangig gegen die aus seiner Sicht unvollständige Darstellung und Beurteilung der vom Vorhaben betroffenen forstwirtschaftlichen Flächen, die zur Folge habe, dass die Planung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen unzureichend sei.

Das AfF fordert:

- die Erweiterung des LBP um eine Themenkarte Wald, die den aktuellen Bestand und die Flächen, die dauerhaft oder zeitweise in Anspruch genommen werden, sowie die Beeinträchtigungen des Waldes und die Ausgleichsmaßnahmen hinsichtlich Pflichtersatz bzw. waldbaulicher Maßnahmen beinhalten solle;

- die Erstellung einer Übersicht sämtlicher umzuwandelnder forstwirtschaftlicher Flächen anhand der übergebenen Formulare;

- die Bilanzierung der Ersatz- und Ausgleichsflächen getrennt nach den zu erwartenden Funktionsverlusten des ruhenden und vorhandenen Waldes;

- die Abstimmung der Rodungspläne mit den Bauablaufplänen;

- eine Kompensation durchschnittlich im Verhältnis von 1 : 3; wobei die Vorqualität des Waldes entscheidend sein soll;

- die Überprüfung der Aufforstungsflächen hinsichtlich ihrer Eignung, Verfügbarkeit und Durchführbarkeit der Maßnahme;

- eine Variantenprüfung über die Aufteilung der Wassermenge auf Zülowgraben und Glasowbach, um die Eingriffe in den Naturraum durch die Niederschlagswasserableitung deutlich zu verringern; der vorgesehenen Regenwasserableitung mit dem Gewässerausbau im Bereich des Glasowbachs werde nicht zugestimmt;

- zu den Wegeplanungen äquivalente Alternativlösungen oder entsprechende Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen auszuarbeiten;

- Prüfung von Alternativvarianten zur Umverlegung der 110 kV-Leitung nördlich der Waldflächen des Kienitzberges (z.B. Führung neben der B 96 alt), um erhebliche Beeinträchtigungen der Avifauna zu vermeiden;

- Überprüfung der Aufforstungsflächen hinsichtlich ihrer Eignung und Verfügbarkeit der Maßnahme; hier wird darauf hingewiesen, dass Altlastenflächen nicht als künftige Waldflächen vorgesehen werden sollen;

- die von den Grundwasserabsenkungen betroffenen Waldeigentümer zu entschädigen, weil es zeitversetzt zu verstärkten Absterbeerscheinungen und Zuwachsverlusten in den Waldgebieten komme.

Das AfF führt außerdem aus, dass Aussagen zu Maßnahmen der Wildführung und zum Wildverhalten (fehlende Querungsmöglichkeiten für Tiere) fehlen würden.

4.3 Amt für Immissionsschutz Wünsdorf

Aus Sicht des Amtes für Immissionsschutz Wünsdorf (Afl) sollten für immissionsschutzrechtlich genehmigungsbedürftige Flughafenanlagen bestimmte Vorbehalte gern. § 74 Abs. 3 VwVfG Bbg in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen werden. Dies betreffe insbesondere Anlagen der Energieversorgung sowie das Tanklager. Ein Vorbehalt zur Durchführung eines gesonderten Genehmigungsverfahrens nach dem BImSchG durch die Immissionsschutzbehörden komme nicht in Frage. Die Konzentrationswirkung nach § 9 Abs. 1 LuftVG gelte insoweit nicht. Für diese Anlagen sei eine Planergänzung im Wege der weiteren Planfeststellung durch die Planfeststellungsbehörde vorzunehmen. Die Ausklammerung des Tanklagers aus dem Planfeststellungsantrag könne einen Abwägungsfehler bewirken. Eine Prüfung dieser Anlagen müsse daher im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erfolgen. Bisher sei dieses nicht möglich gewesen, da die Antragsunterlagen für ein immissionsschutzrechtliches Genehmigungsverfahren nicht vorlägen.

Die Art und Weise der Berechnung des anlagenbedingten Verkehrs wird vom Afl kritisiert. Anlagenbedingter Verkehr sei ausschließlich nach der TA Lärm zu bewerten, da diese wesentlich strengere Grenzwerte als die 16. BImSchV enthalte. Eine Überarbeitung der Berechnung für das Afl wurde während der Erörterung seitens der TdV zugesagt.

Das prognostizierte Verkehrsaufkommen von 3 % Lkw-Anteil (5 Lkw/8 Stunden) in der Nacht wird bezweifelt.

Die Forderung nach einer Berechnung der Gesamtlärmbelastung hinsichtlich des aus verschiedenen Lärmquellen zu erwartenden Lärms bleibt bestehen. Als Maß einer zulässigen Gesamtbelastung wird vom Afl das Kriterium der Gesundheitsgefährdung, $L_{eq\ (3)}$ 65 dB(A) am Tag und $L_{eq\ (3)}$ 55 dB(A) in der Nacht, herangezogen (BVerwG vom 21.03.1996 - 4 C 9/95, München, Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen-Deutscher Bundestag, Drucksache 14/2300 vom 15.12.1999).

In den Planunterlagen befänden sich keine schalltechnischen Berechnungen für den östlichen Streckenabschnitt des Berliner Außenrings, da die beabsichtigten Änderungen nach Ansicht der TdV nicht wesentlich im Sinne der 16. BlmSchV seien. Der Anwendungsbereich der Verkehrslärmschutzverordnung beziehe sich ausdrücklich auf neu gebaute und wesentlich geänderte Strecken. Das Afl vertritt die Meinung, dass auch eine nicht wesentliche Änderung durch schalltechnische Berechnungen nachgewiesen werden müsse. Die Frage, ob diese Strecke wesentlich geändert wurde, sei allerdings anhand der Antragsunterlagen nicht zu beantworten.

Das Verfahren zur Schadstoffberechnung im Gutachten M 10 weise Mängel auf. Durch die Flächenbezogenheit der Ergebnisse der Ausbreitungsrechnung ergäben sich bei der Anwendung punktbezogener Bewertungskriterien nach den rechtlich verbindlichen Vorschriften (22. BlmSchV, EU-RL 1999/30/EG) systematische Unterschätzungen der prognostizierten Luftqualitätsbelastung. Ein Vorgehen nach der TA Luft (Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft) sei ungeeignet. Auch die Einstufung der Kfz-bedingten Emissionen als unerheblich wird vom Afl grundsätzlich in Frage gestellt.

Seitens des Afl wird darauf hingewiesen, dass im Bauwerksverzeichnis Band B, Kapitel 7.2, das Umspannwerk Nord in der Gemeinde Schönefeld zur Planfeststellung beantragt sei. Dabei könne es sich um eine genehmigungsbedürftige Anlage handeln (Nr. 1.8, Spalte 2, 4. BlmSchV). Aus immissionsschutzrechtlicher Sicht sei dieses Umspannwerk nicht prüfbar, da keine notwendigen, immissionsschutzrechtlich erforderlichen Angaben, z.B. zur baulichen Gestaltung, in den Planunterlagen enthalten seien.

4.4 Amt für Immissionsschutz Frankfurt (Oder)

Aus Sicht des Amtes für Immissionsschutz Frankfurt (Oder) stehen der Planung für den Zuständigkeitsbereich des Amtes keine immissionsschutzrechtlichen Belange entgegen.

4.5 Brandenburgisches Autobahnamt

Das Brandenburgische Autobahnamt (BABA) verweist unter Beteiligung des Brandenburgischen Straßenbauamtes Wünsdorf und des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr auf noch zu treffende Kreuzungsvereinbarungen. So seien u.a. Regelungen zum Ausbau der Brücke über die Bahnlinie der Görlitzer Bahn und zum Rückbau der Brücke über den bestehenden Bahnanschluss des Flughafens durch Kreuzungsvereinbarungen zu treffen.

Die Forderung des BABA, den Rad- und Gehweg über das Bauwerk der Verbindungsstraße Flughafen Ost-West (Bw 2Ül der A 113 neu) bis zur B 96 alt fortzuführen, wird von den TdV zurückgewiesen.

Einige LBP-Maßnahmen, wie z.B. die Entsiegelung von Teilstücken der Waltersdorfer Chaussee, überlagern aus Sicht des BABA zum Teil die Planung zur A 113 neu, andere müssten mit der Ausbauplanung B 96 alt angepasst werden. Andererseits würden auch LBP-Maßnahmen der A 113 neu durch die Planung des Ausbaus des Flughafens teilweise oder vollständig überdeckt. Hier sei ein Abgleich der Planungen mit den Straßenbaubehörden vorzunehmen.

Beim Neubau des Kreuzungsbauwerkes mit der A 113 alt (C 06 A 21) sei die Überführung der A 113 alt mit einem Regelquerschnitt (RQ) 29,5 zu berücksichtigen. Aussagen zum Verbleib des vorhandenen Kreuzungsbauwerks des Gütergleises Grünau-Diepensee mit der A 113 alt fehlten. Beide Forderungen werden von den TdV zurückgewiesen.

4.6 Amt für Arbeitsschutz und Sicherheitstechnik Cottbus

Das Amt für Arbeitsschutz und Sicherheitstechnik Cottbus sieht die Belange des Arbeitsschutzes als ausreichend berücksichtigt an.

4.7 Brandenburgisches Straßenbauamt Frankfurt (Oder)

Das Brandenburgische Straßenbauamt Frankfurt (Oder) verweist auf die Stellungnahme des Brandenburgischen Autobahnamtes.

4.8 Grundstücks- und Vermögensamt Potsdam

Das Grundstücks- und Vermögensamt Potsdam mit Sitz in Wünsdorf hält die vorgelegten Unterlagen zum Ausbauvorhaben für ausreichend.

5. Bezirke des Landes Berlin

5.1 Bezirksamt Treptow/Köpenick von Berlin

Das Bezirksamt Treptow/Köpenick von Berlin (bis zum 31.12.2000 BA Treptow und BA Köpenick) hält die Planunterlagen nicht für geeignet, eine abschließende Entscheidung zu treffen. Es äußert umfassende Kritik an den vorgelegten Planunterlagen, weil insbesondere die Belastungssituation des Bezirks durch Lärm und Schadstoffe unzureichend dargestellt sei. Ebenso seien die Köpenicker Naturräume, bezogen auf die zu erwartenden Schadstoffbelastungen, nicht von den Untersuchungsräumen der UVP umfasst, die Gefahrenpotenziale seien auch im Hinblick auf die Trinkwasserversorgung Berlins nicht oder nur unzureichend behandelt worden. Darüber hinaus werde die Planungshoheit des Bezirks in unzulässiger Weise eingeschränkt, auch weil die landesplanerischen Grundlagen wie LEPro, LEP eV und LEP SF fehlten.

(Hinweis: Der (ehemalige) Bezirk Treptow befürwortete das Ausbauvorhaben, weil es als Wirtschaftsfaktor für die Region Berlin/Brandenburg anzusehen sei.)

Das Bezirksamt fordert insbesondere, dass

- Standortalternativen in das Verfahren einbezogen werden;

- ein neues und unabhängiges Lärmgutachten auf Grundlage einer aktuellen Verkehrsprognose erstellt wird, das u.a. die Gesamtlärmbelastung mit ihren unterschiedlichen Lärmwirkungen berücksichtigt; die Berechnungen von Herrn Prof. Dr.-Ing. E. Augustin seien zugrunde zu legen;

- ein generelles Nachtflugverbot bestimmt wird;

- die Belastungssituation in einer Form berechnet und dargestellt wird, die über die Vorgaben der LAI-Leitlinie hinausgeht;

- für zusätzliche 17 schutzwürdige Einrichtungen passive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen werden;

- eine Variantenuntersuchung für die Schienenanbindung der Görlitzer Bahn durchgeführt wird;

- entsprechend der Verkehrslärmschutz-Richtlinie 97 sämtliche nicht geringfügigen Lärmbelastungen auch für Außenwohnbereiche erfasst und entschädigt werden;

- der Bahnübergang am Sandbacher Weg aufrechterhalten wird;

- Trassenalternativen zur Abwicklung des Baustellenverkehrs untersucht werden, weil die Waldstraße diesen u.a. wegen geringer Breite nicht bewältigen könne;

- die Berliner BaumschutzVO zur Gehölzermittlung für zu fällende und zu rodende Bäume angewendet wird;

- die zu erwartenden Eingriffe in den Plumpengraben durch die Verlegung und Verrohrung von 183 m nach Art, Umfang und Auswirkung dargestellt und bilanziert werden;

- während der Bauphase ein Grundwassermonitoring an der Stadtbezirksgrenze Köpenicks durchgeführt wird, um die Grundwasserstände zu überwachen;

- eine Risikoabschätzung für die Schutzgüter Boden und Grundwasser in bezug auf einen Flugzeugabsturz und einen Unfall durch einen Tankwagen vorgenommen wird;

- die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für die Flächeninanspruchnahme auf dem Gebiet von Köpenick erfolgen; entsprechende Flächen stünden zur Verfügung;

- für die geplante unmittelbar an das Wohnsiedlungsgebiet der Gartenstadt Bohnsdorf angrenzende Fernverkehrstraße zwischen Görlitzer Bahn und dem Flughafen Schönefeld ein Ausgleich geschaffen wird, z.B. durch die Errichtung eines 1,20 m hohen Erdwalles oder einer technischen Lärmschutzwand.

5.2 Bezirksamt Neukölln von Berlin

Das Bezirksamt Neukölln hält eine Verlängerung der U-Bahnlinie 7 von Rudow in Richtung Schönefeld aus städtebaulichen Gesichtspunkten für erforderlich. Im Hinblick auf die Abwicklung des Baustellenverkehrs für Baustoffe während der Bauzeit fordert es die Erstellung eines Logistikkonzeptes

zur Abwicklung des Großbauvorhabens vergleichbar der Baustellenabwicklung am Potsdamer Platz (Verkehrsträger Schiene). Es verlangt eine Überarbeitung des Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmenkonzeptes, die mit dem Bezirksamt abzustimmen sei.

Aussagen zur Fluglärmentwicklung in der Südost-Region des Bezirks seien mangels fehlender Angaben bzw. Darstellungen nicht möglich und daher zu ergänzen.

5.3 Bezirksamt Tempelhof/Schöneberg von Berlin

Das Bezirksamt Tempelhof/Schöneberg (bis zum 31.12.2000 BA Tempelhof – das ehemalige BA Schöneberg lag nicht im betroffenen Gebiet) wendet sich vor allem gegen die aus seiner Sicht unzureichenden Lärmgutachten und die Planung der Verkehrserschließung. Es fordert insbesondere, das Lärmgutachten zu ergänzen, weil die Auswirkungen der Hubschrauberflüge, insbesondere hinsichtlich Überflughöhen, Flugfrequenzen und Verweildauer über dem Bezirksgebiet Tempelhof nicht erkennbar seien. Für die erheblichen Baustoffmassen während der Bauzeit sei eine leistungsfähige Baustellenlogistik einzuplanen. Die vorgesehenen Ausweichrouten (A 100/A 10) seien nicht geeignet, den zusätzlichen Flughafenverkehr aufzunehmen, weil sie bereits gegenwärtig stark belastet seien.

Das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg weist darauf hin, dass eine Anbindung des ausgebauten Flughafens Schönefeld an die Innenstadt unverzichtbar sei und den Ausbau der Bahnanlagen, sowie den Ausbau der Trasse der Dresdner Bahn und den Neubau des Bahnhofs Papestraße voraussetze.

6. Landkreise des Landes Brandenburg

6.1. Landkreis Dahme-Spreewald

Der Landkreis Dahme-Spreewald (LDS) hält es insbesondere für erforderlich, dass die vorgelegten Planunterlagen um ein lärmmedizinisches Gutachten und ein Gutachten zum Katastrophenschutz ergänzt werden. Des Weiteren wendet er sich gegen die Planung der Verkehrlichen Erschließung, die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, die Maßnahmen zur Grundwasserhaltung und Abwasserableitung und Sanierung von Altlasten.

Er fordert die Erstellung eines ergänzenden lärmmedizinischen Gutachtens auf der Basis der aktuellen medizinischen Forschungen und schließt sich den Forderungen des Ministeriums für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Frauen an.

Zur Beurteilung des Brandschutzes sei ein Gutachten zum Katastrophenschutz erforderlich. Es solle die Bemessung der Einsatzstärke der freiwilligen ehrenamtlichen Feuerwehren, Ausstattung, Ausrüstung und weitergehende Ausbildungen einerseits während der Bauphase und anderseits während des Betriebs des Flughafens ermöglichen. Insbesondere seien die Schließzeiten von Bahnschranken im Bereich Eichwalde und Schulzendorf darin einzustellen (z.B. am Posten Eichwalde/Waldstraße 34,5 min/h). Die Träger des Vorhabens sollen die Kosten für die Erweiterungen der Rettungseinrichtungen tragen.

Der LDS fordert im Rahmen der Verkehrlichen Erschließung u.a.:

die Lage der Straße im Bereich Kienberg zu verändern, damit keine Wohnbebauung betroffen werde;

die Aufstufung von Gemeindenstraßen (Kreisstraßen K 6163 alt und neu sowie K 7238)

den Ausbau der Wirtschaftswege in Asphaltbauweise;

die Überprüfung der Anbindung des Flughafens durch Verlängerung der U 7.

Aus Sicht des Naturschutzes wird gefordert, dass

eine schutzgutbezogene Betrachtung im Landschaftspflegerischen Begleitplan erfolge;

die Eingriffe vollständig kompensiert werden;

die Vorschläge zu Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen des Landkreises im eigenen Gebiet berücksichtigt werden;

die Kompensationsmaßnahmen für den Verlust von Bäumen jeweils von der Baumart, dem Umfang des Baumes und der Vitalität des Baumes abhängig gemacht werden.

Es wird darauf hingewiesen, dass eine Aufforstung der Rieselfelder wegen des sinkenden Grundwasserstandes problematisch sei.

Der LDS hält das Technische Gutachten Altlasten M 20 für ungeeignet, um zu den darin aufgeführten Flächen Aussagen zum Sanierungsumfang fachlich fundiert ableiten zu können. Er verlangt:

die im Gutachten dargelegten 10 Arbeitsschritte weiterzuführen und diese auch für neu hinzukommende altlastverdächtige Flächen zu berücksichtigen;

die Erarbeitung eines Sanierungskonzepts für die betroffenen Flächen mit Handlungs- und Sanierungsbedarf;

die Erfüllung der im Schreiben vom 22.11.2001 aufgeführten Auflagen zur Durchführung ergänzender und detaillierter Untersuchungen der altlastenverdächtigen Flächen;

die Fortführung und Erweiterung des Grundwassermonitorings auf dem bestehenden Flughafengelände;

eine ordnungsgemäße Sanierung des Klärwerks Diepensee und des anliegenden ,,Tümpelgeländes“.

Hinsichtlich der Grundwasserhaltung/Abwasserableitung wird u.a. gefordert, dass

- ein umfassendes Gewässermonitoring angeordnet wird;
- in das Grundwassermonitoring ein anlagenorientiertes Grundwasser-beobachtungsnetz aufgenommen wird;
- zur Überwachung der Versickerungsmulde geeignete Messstellen eingerichtet und betrieben werden;
- im Abstrom des nördlichen Flughafenbereichs in der Ausräumungszone des Grundwasserstaus eine Mehrfachmessstelle eingerichtet werde;
- zum Nachweis der korrekten Dimensionierung und des sicheren Betriebes der Bodenfilteranlage über einen möglichst langen Zeitraum (mindestens zwei Winterperioden) eine Pilotanlage betrieben wird. Eine wissenschaftliche Begleitung des Pilotbetriebes sei erforderlich;

- es im Plumpengraben zu keinen Rückstauerscheinungen kommt;

- der Nachweis über die erforderliche Gesamtableitungskapazität von 4 m³/s (2 m³/s Selchower Flutgraben, je 1 m³/s Glasowbach und zentrale Versickerungsmulde) erbracht wird, um festzustellen, ob die Betriebssicherheit der geplanten Anlagen gewährleistet sei oder nachträglich die Errichtung weiterer Regenwasserentsorgungsanlagen vorzunehmen sei.

- für die Einleitung von mit Enteisungsmitteln belastetem Niederschlagswasser in den Selchower Flutgraben Überwachungswerte für den chemischen Sauerstoffbedarf (CSB) von 100 mg/l und für Mineralölkohlenwasserstoffe (MKW) von 5 mg/l festgelegt werden;

- sichergestellt wird, dass durch die dauernde Anhebung des Wasserstandes in der Flutgrabenaue keine negativen Auswirkungen auf das angrenzende Umland zu besorgen sind.

6.2 Landkreis Oder-Spree

Dem Landkreis Oder-Spree scheint es aus fachlichen und rechtlichen Gründen geboten, hinsichtlich des Ausbaus des Flughafens Schönefeld weitergehende Regelungen zum Schutz gegen Fluglärm anzuwenden. Abweichend vom Gutachten M 8 wird die Berücksichtigung der vorgesehenen Änderung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm als notwendig erachtet. Es wird besonders auf die in dem Eckpunktpapier der Novelle des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Stand 28.01.2000) vorgesehenen abgesenkten Grenzwerte für die Schutzzone I von 60 dB(A) und für Schutzzone II von 55 dB(A) verwiesen. Die Grenze der Nachtschutzzone sollte bei leq_3 = 50 dB(A) für außen liegen und regelmäßig auftretende Maximalpegel von 55 dB(A) im Schlafraum sollten unterschritten werden.

Für die Gemeinde Gosen werden seitens des Landkreises Oder-Spree Schallschutzmaßnahmen in Schlafräumen gefordert, da in der letzten Ausbaustufe die berechneten leq_3 (Nacht) mit 48,8 dB(A) und 49,1 dB(A) über dem aus präventivmedizinischer Sicht zu fordernden Wert von 47 dB(A) lägen.

Ein neues lärmmedizinisches Gutachten von einem weiteren Lärmwirkungsexperten sei einzuholen.

Insbesondere werden vom Landkreis Oder-Spree noch folgende Bedenken geäußert:

das Untersuchungsgebiet für die UVP sei zu eng begrenzt;

es seien teilweise relativ veraltete Prüf- und Rechtsnormen angewendet worden;

es sei zu wenig auf die Havarieplanung und die besonderen Belastungen in den Anflugbereichen eingegangen worden; es werden Sicherheitskonzepte erwartet;

ein Ausgleich der durch die Zunahme des Flugverkehrs sinkenden Nutzungsqualität von Wohn- und Erholungsgebieten, z.B. durch materielle Unterstützung bei der Realisierung erforderlicher Schallschutzmaßnahmen, sei erforderlich;

es würden Aussagen zu Kombinationswirkungen hinsichtlich des Lärms fehlen.

6.3 Landkreis Märkisch-Oderland

Von Seiten des Landkreises Märkisch-Oderland werden keine Bedenken oder Einwände geäußert.

6.4 Landkreis Potsdam-Mittelmark

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark fordert, dass in die verkehrliche Anbindung an den Flughafen Schönefeld die Buslinie 602 der Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH als Zubringer einbezogen wird. Hinsichtlich der Eisenbahnanbindung solle die Anbindung über die Anhalter Bahn bevorzugt werden, dadurch würde dann auch der Raum Kleinmachnow/ Stahnsdorf/Teltow miteinbezogen werden.

6.5 Landkreis Teltow-Fläming

Der Landkreis Teltow-Fläming wendet sich in erster Linie gegen die von den Vorhabenträgern auf der Grundlage der lärmmedizinischen Gutachten M 8 und M 9 vorgeschlagenen Schutzziele zur Berechnung der Lärmbelastung, die nach seiner Ansicht zu hoch angesetzt sind. Darüber hinaus hält er vor allem die Eingriffe in die gemeindliche Planungshoheit für rechtswidrig, die Kompensationsmaßnahmen für unvollständig und die Planung der Verkehrserschließung für unzureichend. Die Aufforstung der Rieselfelder sei aus naturschutzfachlicher Sicht kritisch zu sehen.

Er fordert insbesondere, dass

die TdV für notwendige Lärmschutzmaßnahmen an Bauten, die vor dem Inkrafttreten des LEP SF im Bereich Blankenfelde/Mahlow aufgrund von rechtswirksamen Bauleitplänen bereits entstanden waren, finanziell aufkommen;

die lärmmedizinischen Gutachten M 8 und M 9 überarbeitet werden und dabei die Lärmquellen in ihrer Gesamtheit betrachtet werden;

für den Innenraum am Tag ein leq_3 von 35 dB(A) und in der Nacht von 30 dB(A) als Schutzziel festgelegt wird, um den Schutzzielen zu genügen;

der leq_3 von 35 dB(A) am Tag nicht überschritten wird, um eine ungestörte Kommunikation zu gewährleisten. Dieser Wert sei auch für Kitas und Schulen anzusetzen;

die Kurzabflugstrecken in die Betrachtung einbezogen werden;

die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen am Eingriffsort, vor allem im Teltow-Park, durchgeführt werden;

ein Vogelschlagmonitoring eingerichtet wird, um das Vogelschlagrisiko im Bereich der Kurzabflugstrecken abschätzen und entsprechende Maßnahmen ergreifen zu können;

seine vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen im LPB Berücksichtigung finden;

die Schließung der Flughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof zeitgleich mit der Inbetriebnahme der neuen Start- und Landebahn des Flughafens Schönefeld erfolgt;

vor Inbetriebnahme des Flughafens Schönefeld der vierstreifige Ausbau der B 96 bis zur Autobahnanschlussstelle der A 10 in Rangsdorf abgeschlossen wird;

für den Fall, dass die Ortsumgehung B 96 neu nicht frühzeitig fertiggestellt wird, eine Verlagerung der Trasse der B 96/K 7238 im Bereich der Berliner Stadtgrenze und Glasow zur Entlastung der Wohnbebauung vorgesehen wird;

ein Haltepunkt für die Regionalbahn und den Flughafenzubringer im Bereich der Gemeinde Mahlow eingerichtet wird für den Fall, dass die sog. ,,Mahlowet=Kurve“ nicht gebaut wird;

der Nachweis über Variantenprüfungen erbracht wird, die die Niederschlagswasserableitung in die Glasowbachniederung naturschonender ermöglichen.

7. Ämter und amtsangehörige Gemeinden

7.1 Amt Schönefeld

Das Amt Schönefeld hält es für erforderlich, dass die Fragen zur Umsiedlung der Gemeinde Diepensee und Teilen von Selchow in das laufende Verfahren einbezogen werden und dass analoge Regelungen für die Flächenbetroffenheit in Kienberg und Hubertus getroffen werden. Es fordert die Einrichtung eines S-Bahn-Haltepunktes in Höhe von Waßmannsdorf und die Einrichtung von weiteren Haltepunkten der U-Bahn in Schönefeld. Im Übrigen weist es darauf hin, dass es sich den Forderungen der Gemeinden des Amtes Schönefeld anschließt.

7.1 .l Gemeinde Schönefeld

Die Gemeinde Schönefeld teilt mit, dass sie den Ausbau des Flughafens unterstützt. Um die Lärm- und Schadstoffbelastungen für die Anwohner möglichst gering zu halten, fordert sie eine Straßenanbindung des Flughafens von und nach Westen, die nicht über die B 96 alt durch das Gemeindegebiet führt (z.B. eine Straße parallel zum Bahngleis).

7.1.2 Gemeinde Diepensee

Die Gemeinde Diepensee verlangt eine sozialverträgliche Umsiedlung entsprechend des Diepensee-Vertrages. Für den Fall des Scheiterns der Privatisierung fordert sie eine Regelung zur Umsiedlung im Planfeststellungsbeschluss. Darüber hinaus macht sie im Wesentlichen geltend, dass

- für den Fall von Verzögerungen bei der Umsetzung der Umsiedlung eine angemessene Ausgleichszahlung für die Gemeinde Diepensee und deren Bürgerinnen und Bürger für Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft zu leisten sei, weil sie erhebliche Einschränkungen ihrer Planungshoheit und Entwicklung hinnehmen mussten (beschränkte Tätigung von Investitionen, keine Realisierung von Neubauten);

- die Umsiedlung einschließlich der Folgemaßnahmen abschlossen sein müsse, bevor mit dem Ausbauvorhaben begonnen wird.

7.1.3 Gemeinde Kiekebusch

Die Gemeinde Kiekebusch wendet sich vor allem gegen die von dem Ausbauvorhaben zu erwartenden Lärmimmissionen und die in den Antragsunterlagen vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Sie fordert insbesondere, dass

- eine hinreichende Lärmminderung durch aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen (nicht nur Schallschutzfenster) gewährleistet wird bzw. bei nicht durch solche Maßnahmen ausreichend zu reduzierenden Lärmbelastungen Entschädigungsleistungen erfolgen sollen;

- der Nachflugbetrieb beschränkt wird;

- im Gemeindegebiet weitere Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen werden;

- die Trinkwasser- sowie Löschwasserversorgung der Gemeinde sichergestellt wird und dass bei Eintritt eines Schadens die Kosten für Gegenmaßnahmen durch die TdV übernommen werden;

- Arbeits- und Ausbildungsplätze im Zusammenhang mit dem Vorhaben vorrangig für Ortsansässige zur Verfügung gestellt werden.

7.1.4 Gemeinde Waßmannsdorf

Die Gemeinde Waßmannsdorf wendet sich vor allem gegen die vom Ausbauvorhaben zu erwartenden Lärmimmissionen, die Planung der Verkehrserschließung in ihrem Gemeindegebiet und die in dem Planantrag vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Sie fordert u.a. , dass

- für den Fall, dass keine Ortsumgehungsstraße gebaut wird, der südliche Teil der Gemeinde auf Kosten der TdV sozial-verträglich umgesiedelt wird, wozu auch die Verlegung der Kita gehöre;

- ein S-Bahnhaltepunkt in der Gemeinde Waßmannsdorf vorgesehen wird;

- eine Entschädigung für Beeinträchtigungen der Nutzung des Innen- wie auch des Außenbereichs in Höhe der Verkehrswertminderung erfolgt;

- umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen, die über den Einbau von Schallschutzfenstern hinausgehen, vorgesehen werden;

- der Nachtflugbetrieb eingeschränkt wird;

- auf Kosten der TdV die weitergehende Aufrüstung der freiwilligen Feuerwehr erfolgt;

- im Gemeindegebiet weitere Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen werden;

- Arbeits- und Ausbildungsplätze im Zusammenhang mit dem Vorhaben vorrangig für Ortsansässige zur Verfügung gestellt werden.

7.1.5 Gemeinde Selchow

Die Gemeinde Selchow wendet sich insbesondere gegen die vom Ausbauvorhaben zu erwartenden Lärmimmissionen, die Planung der Verkehrserschließung in ihrem Gemeindegebiet und die in dem Planantrag vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Sie fordert u.a. dass

- die Umsiedlung von Teilen der Gemeinde Selchow sozialverträglich erfolgt;

- die Grundstücksbesitzer, deren Grundstücke direkt am Zaun des Flughafengeländes liegen, auch umgesiedelt werden;

ein striktes Nachtflugverbot für den Flughafen gelten soll;

- der durch den Flughafenausbau bedingte Wertverlust der gemeindeeigenen Grundstücke von den TdV finanziell ausgeglichen wird;

- die stark eingeschränkte Nutzung der Außenwohnbereiche entschädigt wird;

- eine Umgehungsstraße zwecks Ermöglichung eines Zugangs zum Flughafengelände vorgesehen wird,

- zum optimalen Schutz der Einwohner vor Lärm- und Staubeinwirkung vor Baubeginn eine Schallschutzwand entlang der Umgehungsstraße errichtet wird;

- ein S-Bahn-Haltepunkt in Waßmannsdorf, der auch die Gemeinde Selchow bedient, eingerichtet wird;

- Ersatz für die durch das Ausbauvorhaben zerschnittenen Wegebeziehungen (Wirtschafts- Reit-, Rad- und Fußwege) geschaffen wird;

- im Gemeindegebiet weitere Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen werden;

- die Kosten zur Aufrüstung der freiwilligen Feuerwehr von den TdV getragen werden;

7.1.6 Gemeinde Großziethen

Die Gemeinde Großziethen wendet sich vor allem gegen die Planung der straßenseitigen Verkehrsanbindung und die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Sie verlangt im Wesentlichen, dass

- die bereits im Entwurf des Flächennutzungsplanes enthaltene Umgehungsstraße mit einer Anbindung Berlins auf Kosten des TdV errichtet wird;

- ein S-Bahn-Haltepunkt in Waßmannsdorf errichtet wird, der auch der Gemeinde Großziethen zu Gute kommt;

- im Gemeindegebiet weitere Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen werden und vorgesehene Flächen durch geeignetere Flächen in der Gemeinde ersetzt werden;

- dem Ortsteil Kleinziethen angemessener aktiver und passiver Lärmschutz gewährt bzw. Entschädigung geleistet wird, weil er besonders schwer durch den zu erwartenden Fluglärm betroffen werde;

- ein striktes Nachtflugverbot für den Flughafen gelten soll.

7.1.7 Gemeinde Waltersdorf

Die Gemeinde Waltersdorf fordert vor allem die Umsiedlung der Ortsteile Kienberg, Hubertus und der Eigentümer einiger Grundstücke am Bohnsdorfer Weg, weil diese Ortsteile aufgrund der Vielzahl an einzelnen Belastungen durch Flughafen, Bahn- und Straßenverkehr nicht mehr bewohnbar seien. Als Umsiedlungsstandort stünde ein als Baugebiet vorgesehenes Gebiet in Rotberg-Süd zur Verfügung. Darüber hinaus fordert sie die Umsiedlung der Kita und des Sportplatzes, weil hier nur eingeschränkte Möglichkeiten entsprechender Schallschutzmaßnahmen für den Innenbereich, jedoch nicht für den Außenbereich bestünden. Sie verlangt u.a. auch, dass in Rotberg eine neue Löscheinheit geschaffen wird, da die bestehende in Diepensee entfalle. Die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sollten vorrangig im Gemeindegebiet durchgeführt werden.

7.2 Amt Unteres Dahmeland, Gemeinden Niederlehme, Wernsdorf und Zernsdorf

Das Amt unteres Dahmeland mit den Gemeinden Niederlehme, Wernsdorf und Zernsdorf wendet sich gegen die Genehmigung von Kurzabflugstrecken. Für den Fall einer Genehmigung solle zumindest ein Lärmminderungsplan in Zusammenarbeit mit den Gemeinden ausgearbeitet werden. Der Aussage der TdV, dass keine Beeinträchtigung durch Lärm in Niederlehme zu erwarten sei, wird vom Amt unteres Dahmeland widersprochen. Weiterhin liege kein Konzept zum Katastrophenschutz vor.

Erhebliche Bedenken seitens des Amts Unteres Dahmeland bestünden auch hinsichtlich des durch den Flughafen auf das übergeordnete Straßennetz induzierten Verkehrs. So werde in den Antragsunterlagen die heute schon zum Teil überlastete L 30, (Hauptstraße durch Niederlehme und Wernsdorf), als Ausweichroute von der A 10 Abfahrt Niederlehme zum Flughafen benannt.

Die Ausstattung der Feuerwehren und Rettungskräfte werde den höheren Anforderungen durch das wachsende Verkehrsaufkommen nicht mehr gerecht. Hier wird vom TÖB eine Beteiligung der TdV an den Kosten erwartet.

7.3 Amt Mittenwalde, Stadt Mittenwalde, Gemeinden Brusendorf und Ragow

Das Amt Mittenwalde erklärt für die Stadt Mittenwalde sowie die Gemeinden Brusendorf und Ragow sein Einverständnis mit dem geplanten Ausbau des Flughafens Schönefeld.

7.4 Stadt Königs Wusterhausen

Die Stadt Königs Wusterhausen fordert eine Veränderung der Flugstrecken dahingehend, dass keine Wohngebiete, sondern die Bereiche der Bundesautobahn Al 0 überflogen werden. Auf Kurzabflugstrecken solle verzichtet werden.

Weitere Forderungen der Stadt Königs Wusterhausen sind insbesondere:

- die Fertigstellung der Ortsumgehung im Zuge des Ausbaus der B 179, um eine Verkehrsüberlastung zu vermeiden;

- der Umbau des Bahnhofs Königs Wusterhausen in Verbindung mit dem Bau des Bahnanschlusses an den Flughafen;

- Erweiterung der Park & Ride-Anlagen bei möglicher Nutzung nicht betriebsnotwendiger Bahnflächen, in Abstimmung mit der DB AG;

- der Ausbau eines kundenfreundlichen Verknüpfungspunktes zwischen dem schienengebundenen und dem übrigen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV);

- Nutzung des Schienenverkehrs für die erforderlichen Bautransporte;

- Nutzung der Schienenanbindungen des Hafens Königs Wusterhausen für die Bauphase.

7.5 Gemeinde Neu Zittau

Die Gemeinde Neu Zittau lehnt den Ausbau des Flughafens ab, weil aus ihrer Sicht insbesondere die sachliche Standortrechtfertigung fehle und es sich um

keinen Ausbau, sondern um einen Neubau handele, der einem anderen Verfahren unterliege. Eine Standortbegründung liege auch nicht vor.

Weiterhin liege kein Bedarf für den geplanten Flughafenausbau vor. Die dem Projekt zugrunde liegende Bedarfsermittlung sei fehlerhaft, sämtliche Zuwachsraten im Bereich Personenverkehr, Güterverkehr und Flugbewegungen seien wesentlich zu hoch angenommen. Das flughafenbezogene Luftfrachtaufkommen erfordere keine wesentliche Erweiterung der vorhandenen Anlagen, zumindest sei hieraus weder eine Standortentscheidung für Schönefeld im Allgemeinen noch der beantragte Ausbau zu begründen.

Es sei festzustellen, dass die vorgelegte, ausschließlich projektbezogene UVS nicht den Mindestanforderungen des § 6 UVPG entspreche. Es bestünden in nahezu allen Bereichen Defizite. Die Erhebungen seien nicht geeignet, das Ausmaß der Belastungen für Mensch und Natur richtig zu erfassen.

Die Planung missachte die gemeindlichen Belange in schwerwiegender Weise. Vorliegende Planungen, wie der Flächennutzungsplan oder der Regionalplan würden insbesondere hinsichtlich Freiraumplanung von der Flughafenplanung, negativ beeinflusst.

Das Lärmgutachten berücksichtige nicht oder ungenügend die Summierung von Lärmquellen (hier Luft, Straße) und ihre Auswirkungen auf die Lebensqualität, die Gesundheit und die Natur. In den Planunterlagen sei die Belastung der Gemeinde Neu Zittau durch die Lärmauswirkungen anhand von Grenzwerten nicht zutreffend dargestellt. Andere Umweltauswirkungen, wie Schadstoffablagerungen, seien nicht vollständig erfasst bzw. nicht sachgerecht bewertet worden.

Unabhängig von der grundsätzlichen Ablehnung des Projekts, käme eine Zulassung aus Sicht der Gemeinde Neu Zittau darüber hinaus nur in Betracht, wenn insbesondere folgende Forderungen erfüllt würden:

- eine uneingeschränkte Berücksichtigung des Raumordnungsverfahrens von 1994 oder die Durchführung eines neuen Raumordnungsverfahrens;

- die Erstellung eines neuen Gutachtens zur Bedarfsermittlung durch einen gemeinsam festzulegenden unabhängigen Gutachter;

- die Festsetzung von Entschädigungsleistungen für die Einbuße der Standortgunst, welche die Gemeinde derzeit als bevorzugte Wohn- und Erholungsgemeinde im Landschaftsschutzgebiet „Grünau - Grünheider Wald und Seengebiet" und im Regionalpark „Müggelspree" besitze;

- die Fertigstellung der Umgehungsstraße Neu Zittau vor Inbetriebnahme des ausgebauten Flughafens;

- die Gewährung einer Entschädigung für die unmittelbaren und mittelbaren Projektfolgen, sowie die Verpflichtung der Antragsteller zur Übernahme von Kosten für Sachverständige, welche im Auftrag der Gemeinde den Schadensumfang exakt bestimmen und den Wertverlust benennen sollen;

- die Festlegung einer ,,langfristig kapitalisierten Entschädigungssumme" für die mit dem Projekt verbundenen Folgekosten bezüglich der gemeindlichen Entwicklung und Infrastruktur;

- die Einrichtung einer Testmessstelle für Lärmimmissionen im Gemeindegebiet Neu Zittau;

- die Vorlage verbindlicher und prüffähiger Unterlagen zum Thema Tanklagererweiterung und Tankkraftwagen zur Abschätzung des veränderten Gefahren- und Risikopotenzials;

- die Einbeziehung eines Sicherheitsbonus von 10 dB(A), so dass sich eine Erheblichkeitsschwelle von 52 dB(A) tagsüber ergäbe;

- die Einholung einer weiteren gutachterlichen Stellungnahme zur Entscheidungsfindung über den bei der Fluglärmbeurteilung anzuwendenden Grenzwert;

- Absenkung der Beurteilungsgrenzwerte, deutlich verbesserte Schutzzusagen, eine dauerhafte Festschreibung von Lärmkonturen anhand realistischer Flugbewegungskarten, sowie ein Nachtflugverbot von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr an allen Tagen der Woche.

7.6 Gemeinde Gosen

Die Gemeinde Gosen lehnt den Ausbau des Flughafens Schönefeld ab, weil die sachliche Rechtfertigung des Standortes fehle. Weiterhin liege kein Bedarf für den geplanten Flughafenausbau vor. Die dem Projekt zugrunde liegende

Bedarfsermittlung sei fehlerhaft, sämtliche Zuwachsraten im Bereich Personenverkehr, Güterverkehr und Flugbewegungen seien wesentlich zu hoch angenommen. Das flughafenbezogene Luftfrachtaufkommen erfordere keine wesentliche Erweiterung der vorhandenen Anlagen, zumindest sei hieraus weder eine Standortentscheidung für Schönefeld noch der beantragte Ausbau zu begründen.

Die TdV könnten nicht glaubhaft darlegen, dass die Flughäfen Tempelhof und Tegel geschlossen werden müssten. Dies sei jedoch Voraussetzung, um den Bedarf für den Ausbau des Flughafens Schönefeld zu rechtfertigen. Da eine rechtsverbindliche Schließung nicht nachgewiesen werden könne, fehlten dem Antrag die notwendigen rechtlichen Grundlagen.

Die Planung missachte die gemeindlichen Belange in schwerwiegender Weise. Vorliegende Planungen, wie der Flächennutzungsplan oder der Regionalplan würden von der Flughafenplanung, insbesondere hinsichtlich Freiraumplanung, negativ beeinflusst.

Es würden erhebliche Lücken in der UVS bezüglich der Ermittlung der Auswirkungen des Gesamtprojekts gesehen. Die durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung entspreche inhaltlich und formal nicht den Anforderungen. Bereits die Form der Veröffentlichung der Umweltverträglichkeitsprüfung innerhalb des Planfeststellungsverfahrens wird von der Gemeinde für mangelhaft erachtet.

Unabhängig von der grundsätzlichen Ablehnung des Projekts, käme eine Zulassung aus Sicht der Gemeinde Gosen darüber hinaus nur in Betracht, wenn insbesondere folgende Forderungen erfüllt würden:

- uneingeschränkte Berücksichtigung des Raumordnungsverfahrens von 1994 oder die Durchführung eines neuen Raumordnungsverfahrens;

- Erstellung eines neuen Gutachtens zur Bedarfsermittlung durch einen gemeinsam festzulegenden unabhängigen Gutachter;

- erhebliche Ausweitung des Untersuchungsgebiets der UVS und entsprechende Ergänzung der UVS; darüber hinaus Erstellung von Luftreinhalteplänen und Lärmminderungsplänen für den Gesamtbereich des Projektes;

- Einbeziehung einer Sozialverträglichkeitsprüfung in die Unterlagen der UVS;

- Erarbeitung eines detaillierten Schallimmissionsplans, der die Ermittlung und Bewertung der Gesamtlärmbelastung zusätzlich zur Ermittlung und Bewertung der Schallpegel aus differenten Schallquellen beinhaltet;

  Entschädigung für die unmittelbaren und mittelbaren Projektfolgen, sowie Verpflichtung der Antragsteller zur Übernahme von Kosten für Sachverständige, welche im Auftrag der Gemeinde den Schadensumfang exakt bestimmen und den Wertverlust benennen sollen;

- Festlegung einer ,,langfristig kapitalisierten Entschädigungssumme“ für die mit dem Projekt verbundenen Folgekosten bezüglich der gemeindlichen Entwicklung und Infrastruktur;

  Gewährung von Entschädigungsleistungen für die Einbuße der Standortgunst, welche die Gemeinde derzeit als bevorzugte Wohn- und Erholungsgemeinde besitze;

- Einbeziehung eines Sicherheitsbonus von 10 dB(A), so dass sich eine Erheblichkeitsschwelle von 52 dB(A) tagsüber ergäbe;

- Einholung einer weiteren gutachterlichen Stellungnahme zur Entscheidungsfindung über den anzuwendenden Grenzwert der Fluglärmbeurteilung;

- Ausschöpfung aller möglichen aktiven Schallschutzmaßnahmen;

- abgesenkte Beurteilungsgrenzwerte, deutlich verbesserte Schutzzusagen, eine dauerhafte Festschreibung von Lärmkonturen anhand realistischer Flugbewegungskarten, sowie ein Nachtflugverbot von 23:00 Uhr bis 6:00 Uhr ohne Ausnahmen und von 6:00 Uhr bis 7:00 Uhr bzw. von 20:00 Uhr bis 23:00 Uhr ein Nachtflugverbot für alle nicht zertifizierten Maschinen.

7.7 Stadt Erkner

Aus Sicht der Stadt Erkner stellt der Ausbau des Flughafens Schönefeld eine potenzielle Belastung für die Gesundheit ihrer Bewohner auf lange Zeit dar. Sie befürchtet erhebliche Auswirkungen auf die Wohn- und Lebensqualität der Menschen.

Das Vorhaben beeinträchtige die Planungshoheit der Stadt und führe zu einer Gebietsentwertung. Die Entwicklung des Tourismus und der Naherholung würde durch die Lärm- und Schadstoffimmissionen behindert. Der Wassersport würde gestört. Es sei mit Mindereinnahmen in Gastronomie-einrichtungen und damit mit verminderten Steuereinnahmen zu rechnen. Die Stadt Erkner behält sich diesbezüglich Entschädigungsforderungen an die Flughafenbetreiber vor.

Es seien erhebliche zusätzliche Geräuschbelästigungen zu erwarten. Seitens der Stadt werden die Hinzuziehung der Lärmberechnungen des Bürgervereins Berlin-Brandenburg e. V. (BVBB e. V.) bzw. eines durch unabhängige Dritte zu erstellenden neuen Lärmgutachtens, sowie eine zuverlässige Bestimmung der tatsächlich zu erwartenden Geräuschbelästigung und eine Berücksichtigung der Gesamtlärmbelästigung durch Flugzeuge, Straßenverkehr und Bahnverkehr für die Stadt Erkner gefordert.

Das Vorhaben führe zu erheblichen zusätzlichen Immissionen durch Schadstoffe. Es wird befürchtet, dass der Verzehr von selbstangebautem Obst und Gemüse nicht mehr unbedenklich sein werde. Aus Sicht der Stadt sind diesbezüglich zu wenige Messungen durchgeführt worden und es fehlen Angaben zu den Sicherheiten der Messungen. Weiterhin wird auf das Trinkwasserschutzgebiet verwiesen. Auch hier seien die Auswirkungen erhöhter Schadstoffemissionen auf das Schutzgut Wasser nicht ausreichend geprüft worden. Die Immissionsmessdaten seien sehr lückenhaft und die wenigen angegebenen Werte zweifelhaftDie Stadt Erkner fordert eine Bestandsaufnahme der Immissionsbelastungen und im Falle des Ausbaus des Flughafens ein Überwachungsnetz mit Immissionsmessstationen.

Weiterhin fehle eine fundierte Analyse des Katastrophenrisikos, welche auch die Unfallwahrscheinlichkeit durch die jüngsten Katastrophen berücksichtige.

7.8 Amt Grünheide (Mark)

Das Amt Grünheide schließt sich der Stellungnahme der Gemeinde Grünheide an.

7.8.1 Gemeinde Grünheide

Aus Sicht der Gemeinde Grünheide liegt eine wesentlich größere Betroffenheit für die Gemeinde vor, als in den Antragsunterlagen dargestellt. Die Entwicklungskonzeption des Ortes würde durch den Ausbau des Flughafens ernsthaft in Frage gestellt. Eine fundierte Begründung für die Standortberechtigung des Flughafens Schönefeld sei nicht erkennbar.

Die aufgeführte Tages- und insbesondere Nachtbelastung sei für alle Erholungseinrichtungen, Seniorenheime, Kinderheime, die Reha-Klinik, die Campingplätze und für alle Bürger in reinen Wohngebieten nicht nachvollziehbar. Die tatsächliche Belastung liege deutlich höher. Gleichzeitig würden in den Gutachten Aufwachgrenzen zu hoch angesetzt. Infolge der Nachtbelastung sei der Betrieb der genannten Einrichtungen und eine Aufrechterhaltung der Erholungsfunktion der Wochenendsiedlungen mit dem heutigen Standard nicht möglich. Gleichzusetzen sei die Belastung der Kita, da hier eine Mittagsruhe von 12:00 Uhr bis 14:00 Uhr erforderlich sei. Ebenso werde der störungsfreie Schulbetrieb, insbesondere im Sommer bei offenen Fenstern, erheblich beeinträchtigt. Das Bedürfnis nach Erholungszeiten und Ruhepausen würde nicht erkannt.

Angaben über die Beeinträchtigung der Wald- und Seengebiete durch Luftschadstoffe würden in den Antragsunterlagen fehlen. Die Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch seien für Grünheide und Umgebung nicht dargestellt. Die Gemeinde Grünheide fordert die Durchführung von Studien zu Schadstoffbelastungen und deren gesundheitsbeeinträchtigenden Wirkungen durch Flugzeugkraftstoffe unter Einbeziehung weiterer in der Stellungnahme der Gemeinde aufgeführter Verbindungen. Außerdem fordert sie Maßnahmen der Gefahrenabwehr für Gefahren durch uranhaltiges Metall aus Flugstabilisatoren im Katastrophenfall bzw. durch Ablassen von Treibstoffen.

Dem Vorschlag der TdV, Ausgleichsmaßnahmen für Beeinträchtigungen der Bereiche Erholung und Tourismus erst nach der Planfeststellung zu regulieren, wird von der Gemeinde Grünheide nicht zugestimmt. Die Gemeinde fordert die Festlegung einer ,,langfristig kapitalisierten Entschädigungssumme“.

Mindestforderungen der Gemeinde hinsichtlich Ausgleichsmaßnahmen zu Lasten der TdV sind:

Schallschutzmaßnahmen an Schulen, Kindertagesstätten und am Clubhaus;

Abfindungen für Beschäftigte aus der Reha-Klinik, deren Arbeitsplätze voraussichtlich verloren gingen;

Errichtung eines Freizeit- und Erholungszentrums für kulturelle und sportliche Zwecke in schallgeschützter Bauweise;

Errichtung einer Schwimmhalle mit Saunalandschaft;

Ersatz für die Totalentwertung der Campingplätze;

Errichtung eines Jugend- und Erholungszentrums.

Ausgleichmaßnahmen außerhalb der Gemeinde Grünheide werden von dieser abgelehnt.

7.9 Amt Rüdersdorf, Gemeinde Rüdersdorf

Das Amt Rüdersdorf, beauftragt durch die Gemeinde Rüdersdorf, befürchtet eine Zunahme der Lärmimmissionen, insbesondere für das Rüdersdorfer Krankenhaus und die Klinik am See - Rehabilitationszentrum für Herz und Kreislauf. Der berechnete Dauerschallpegel werde von Maximalpegeln deutlich übertroffen. Gerade diese Maximalpegel würden für medizinische Einrichtungen als störend empfunden. Um das Gefahrenpotenzial für die Wohngebiete zu minimieren, sollten An- und Abflugrouten über unbesiedeltes Gebiet geführt werden.

7.10 Gemeinde Dahlwitz-Hoppegarten

Die Gemeinde Dahlwitz-Hoppegarten sieht ihre Belange durch den Ausbau des Flughafens Schönefeld nicht berührt.

7.11 Gemeinde Sputendorf

Die Gemeinde Sputendorf fordert die Überprüfung weiterer Alternativstandorte unter Einbeziehung der Nullvariante, sowie eine Überprüfung, ob zumindest in der Nacht nur eine Start- und Landebahn betrieben werden könne, um die

Lärmbelastung durch gleichzeitige Starts und Landungen auf beiden Bahnen zu verringern.

Weiterhin wird seitens der Gemeinde eine Zunahme der Lärmbelästigung durch den zusätzlichen Verkehr von Straße und Schiene befürchtet.

7.12 Stadt Teltow

Die Stadt Teltow fordert die Verlegung des Flughafenstandortes. Die Lärmschutzproblematik, sowie die sonstigen Beeinträchtigungen infolge des Flugverkehrs werden als kritisch angesehen, da nicht alle Varianten (z.B. mögliche Verschwenkung der Start- und Landebahnen, Havariefall/ Fliegen von Warteschleifen u.a.) berücksichtigt worden seien.

7.13 Amt Blankenfelde/Mahlow

Das Amt Blankenfelde/Mahlow lehnt den Ausbau des Flughafens Schönefeld ab, weil es aufgrund der zu erwartenden Fluglärmbelastung eine negative Entwicklung des Amtes befürchtet und damit gleichzeitig ein Wertverlust der Grundstücke verbunden sei. Die gemeindliche Planungshoheit werde in unzulässiger Weise eingeschränkt, auch weil die landesplanerischen Grundlagen wie LEP eV, LEPro oder LEP SF fehlten. Es wird auf die Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts Frankfurt (Oder) verwiesen. Im Amtsbereich Blankenfelde sei aufgrund des Ortscharakters keine Ausweisung von Gewerbegebieten mehr möglich.

Unabhängig von der grundsätzlichen Ablehnung des Vorhabens käme eine Zulassung aus Sicht des Amtes Blankenfelde/Mahlow darüber hinaus nur in Betracht, wenn insbesondere folgende Forderungen erfüllt würden:

- Durchführung einer Abwägung hinsichtlich der verschiedenen Alternativstandorte;

- Verknüpfung des Planfeststellungsantrages mit der Schließung der Flughäfen Tegel und Tempelhof;

- Durchführung neuer Schadstoffmessungen und deren Auswertung;

- Untersuchung der Absiedlungs- bzw. Verlagerungsbedürftigkeit von Kindertagesstätten und Grundschulen durch einen lärmpsychologischen Sachverständigen unter Hinzuziehung eines Kinder- oder

Jugendpsychologen; Erstreckung der Untersuchung auf impulsförmige Störgeräusche;

- Erarbeitung eines neues unabhängiges Lärmgutachtens unter Heranziehung der Ausführungen von Prof. Dr.-Ing. E. Augustin als Grundlagen der Berechnung;

- Erarbeitung eines neuen unabhängigen Gutachtens über die Schadstoffbelastung anhand neuer Messdaten und hinsichtlich der Feinstäube (bezogen auf Kinder);

- Erarbeitung eines neuen Sicherheitsgutachtens;

- Überprüfung der Luftverkehrsprognose unter Berücksichtigung der Ereignisse vom 11 .September 2001

- Vorlage einer Planrechtfertigung für das Ausbauvorhaben.

7.13.1 Gemeinde Blankenfelde

Die Gemeinde Blankenfelde lehnt den Ausbau des Flughafens Schönefeld ab, weil sie aufgrund ihrer Lage unmittelbar westlich der Start- und Landebahn durch die zu erwartenden Fluglärmbelastungen stark betroffen sei. Mit dem Vorhaben verbunden sei sowohl die Schließung von Kindertagesstätten, der Wertverlust von Grundstücken, als auch die Erhöhung der Schadstoffbelastung und des Katastrophenrisikos. Die Gemeinde Blankenfelde befürchtet die Zerstörung der kulturellen und sozialen Infrastruktur und damit eine Verslummung und Steigerung der Kriminalität in der Gemeinde. Die Siedlungsstruktur lasse keine Ausweisung von Gewerbegebieten mehr zu. Die gemeindliche Planungshoheit werde vor allem hinsichtlich der Ausweisung von Wohngebieten in unzulässiger Weise eingeschränkt, auch weil die landesplanerischen Grundlagen wie LEP eV, LEPro oder LEP SF fehlten. Es wird auf die Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts Frankfurt (Oder) verwiesen.

Unabhängig von der grundsätzlichen Ablehnung des Vorhabens, käme eine Zulassung aus Sicht der Gemeinde Blankenfelde darüber hinaus nur in Betracht, wenn insbesondere folgende Forderungen erfüllt würden:

- Umsiedlung der Gemeinde Blankenfelde;

- Bewertung des beantragten Vorhabens als Neubauvorhaben;

- Einbeziehung von Alternativstandorten wie z.B. Sperenberg;

- Erarbeitung eines neuen Lärmgutachtens unter Heranziehung der Ausführungen von Prof. Dr.-Ing. E. Augustin als Grundlagen der Berechnung;

- Verknüpfung des Planfeststellungsantrages mit der Schließung der Flughäfen Tegel und Tempelhof;

- detaillierte Ausweisung der zu erwartenden Wertverluste von bebauten und unbebauten Grundstücken;

- Untersagung eines vorzeitigen Abkurvens der Flugzeuge; statt dessen solle im 4-Meilenbereich ein Geradeausflug vorgeschrieben werden;

- Erarbeitung neuer Lärmgutachten auf der Grundlage der neusten Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung;

- Ansetzen der tatsächlichen Belastung von Kindern anhand der Berechnung der Werte auf der Grundlage einer 100 : 100 Verteilung;

- Einbeziehung der Ergebnisse der Radarerfassung der Flugbewegungen von Vögeln nach dem System Storck in das Verfahren zur Abwendung der Vogelschlaggefahr;

- keine Einleitung von Abwässern aller Art in den Glasowbach;

- Bestimmung eines Nachtflugverbots;

- Tragung der Kosten der Ausstattung für den Katastrophenschutz von den TdV;

- Ergänzung des Flugsicherheitsgutachtens M 21 insbesondere um die Aussagen zum Gruppenrisiko, zu Fehlanflügen und zu kritischen Flugsituationen;

Überarbeitung der Umweltverträglichkeitsstudie.

7.13.2 Gemeinde Mahlow

Die Gemeinde Mahlow lehnt den Ausbau des Flughafens Schönefeld ab, weil ihre Entwicklung als ,,Stadtrand-Gemeinde“ in erheblichem Maße nachhaltig beschränkt werde. Die Existenzfähigkeit des vorhandenen Gemeinwesens, die Kommunikationsfähigkeit und die Möglichkeit zur Teilnahme am Gemeinwesen seien aufgrund der großflächigen Verlärmung des Gemeindegebietes nicht mehr gewährleistet. Der größte Teil der Gemeinde liege im Bauschutzbereich des Flughafens, woraus sich erhebliche Einschränkungen der Baufreiheit ergäben. Die Summation der Auswirkungen aller Projekte würde die Schwelle zur Gesundheitsgefahr im Hinblick auf Lärmbelastung und Luftschadstoffbelastung überschreiten. Die Gemeinde sei durch den Flughafenausbau in unzulässiger Weise auch in ihrer gemeindlichen Planungshoheit betroffen. Insbesondere fehlten auch landesplanerische Grundlagen wie LEPro, LEP eV und LEP SF. Es wird auf die Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts Frankfurt (Oder) verwiesen.

Unabhängig von der grundsätzlichen Ablehnung des Vorhabens, käme eine Zulassung aus Sicht der Gemeinde Mahlow darüber hinaus nur in Betracht, wenn insbesondere folgende Forderungen erfüllt würden:

- Einbeziehung von Alternativstandorten wie Sperenberg;

- Untersuchung der Absiedlungs- bzw. Verlagerungsbedürftigkeit von Kindertagesstätten und Grundschulen durch einen lärmpsychologischen Sachverständigen, unter Hinzuziehung eines Kinder- oder Jugendpsychologen unter Berücksichtigung der tatsächlich zu erwartenden Maximalpegel und deren Dauer;

- Verknüpfung des Planfeststellungsantrages mit der Schließung der Flughäfen Tegel und Tempelhof;

- Ergänzung der Luftverkehrsprognose um die zu erwartende Entwicklung der weiteren Verkehrsträger für den Prognosezeitraum und Absicherung durch Sensibilitätsanalysen;

- Ergänzung der Luftverkehrsprognose um Aussagen über die Berücksichtigung des Schienenschnellverkehrs der Deutschen Bahn AG und des ausgebauten bzw. neugebauten Netzes;

- Unterlegung der Luftverkehrsprognose mit den zutreffenden Wirtschaftsparametern der Region Berlin-Brandenburg;

- Bewertung des beantragten Vorhabens als Neubauvorhaben;

- Erarbeitung eines neuen Lärmgutachtens unter Heranziehung der Ausführungen von Prof. Dr.-Ing. E. Augustin als Grundlagen der Berechnung;

- detaillierte Ausweisung der zu erwartenden Wertverluste von bebauten und unbebauten Grundstücken;

- Bestimmung eines Nachtflugverbots;

- Nachholung der Schadstoff- und Lärmmessungen beim Zwischenanflugverfahren in einer Entfernung von 22 km vor dem Einflugzeichen;

- Untersagung eines vorzeitigen Abkurvens der Flugzeuge; statt dessen solle im 4-Meilenbereich ein Geradeausflug vorgeschrieben werden.

7.13.3 Gemeinde Diedersdorf

Die Gemeinde Diedersdorf lehnt den Ausbau des Flughafens Schönefeld ab, weil keine Planrechtfertigung für das Vorhaben vorliege und sie aufgrund der Lage in der Einflugschneise der künftigen nördlichen Start- und Landebahn erheblichen Fluglärmbelastungen ausgesetzt sei. Dies betreffe insbesondere den Ortskern der Gemeinde und das Schloss Diedersdorf, das als Touristenattraktion nicht mehr nutzbar sei. Darüber hinaus sei sie durch den Flughafenausbau in unzulässiger Weise auch in ihrer gemeindlichen Planungshoheit durch die landesplanerischen Grundlagen wie LEP eV, LEPro oder LEP SF betroffen. Es wird auf die Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts Frankfurt (Oder) verwiesen.

Unabhängig von der grundsätzlichen Ablehnung des Vorhabens, käme eine Zulassung aus Sicht der Gemeinde Diedersdorf darüber hinaus nur in Betracht, wenn insbesondere folgende Forderungen erfüllt würden:

Einbeziehung des gesamten Gemeindegebiets in die Lärmschutzmaßnahmen und Zahlung entsprechender Entschädigungen für die Nichtnutzbarkeit des Außenwohnbereichs;

Verknüpfung des Planfeststellungsantrages mit der Schließung der Flughäfen Tegel und Tempelhof;

Bestimmung eines Nachtflugverbots;

Erstellung eines neuen Lärmgutachtens unter Heranziehung der Ausführungen von Herrn Prof. Dr.-Ing. E. Augustin als Grundlagen der Berechnung;

Überarbeitung der Umweltverträglichkeitsprüfung.

7.13.4 Gemeinde Groß Kienitz

Die Gemeinde Groß Kienitz lehnt den Ausbau des Flughafens ab, weil keine Planrechtfertigung für das Projekt vorliege und insbesondere die Planung der Verkehrserschließung, die Lärmgutachten und die Bewältigung des Katastrophenschutzes unzureichend seien. Darüber hinaus sei sie durch den Flughafenausbau in unzulässiger Weise auch in ihrer gemeindlichen Planungshoheit betroffen. Insbesondere fehlen auch landesplanerische Grundlagen wie LEPro, LEP eV und LEP SF. Es wird auf die Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts Frankfurt (Oder) verwiesen.

Unabhängig von der grundsätzlichen Ablehnung des Vorhabens käme eine Zulassung aus Sicht der Gemeinde Groß Kienitz darüber hinaus nur in Betracht, wenn insbesondere folgende Forderungen erfüllt würden:

- Einbeziehung des Alternativstandorts Sperenberg in das Verfahren;

- Bau einer Umgehungsstraße nördlich um die Gemeinde herum, sowie Realisierung des zweispurigen Ausbaus der Straße zwischen Groß Kienitz und Glasow mit Anschluss an die B 96;

- Erstellung eines neuen Lärmgutachtens;

- Erarbeitung eines Gutachtens zur Ermittlung des Bedarfs an Katastrophenschutz-Rettungseinrichtungen;

- Verwirklichung des rechtskräftigen B-Planes ,,GK 1 Hotelkomplex mit Golfplatz und Freizeitzentrum“ in Zusammenarbeit mit den TdV;

- Gestaltung der geplanten Reinigungstechnologie so, dass keine salzhaltigen Wassermassen in den Gräben abgeleitet,
  sondern dem Klärwerk Waßmannsdorf zugeleitet werden;

- Überarbeitung des Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmekonzepts (LBP);

- Überarbeitung der Umweltverträglichkeitsprüfung.

7.13.5 Gemeinde Jühnsdorf

Die Gemeinde Jühnsdorf lehnt den Ausbau des Flughafens Schönfeld ab, weil sie durch den auftretenden Fluglärm stark betroffen sei. Auch die nach ihrer Ansicht zu erwartende Erhöhung des Verkehrs auf der Bundesautobahn A 10 und der Landesstraße L 792 führe zu einer Belastung durch Verkehrslärm in der Gemeinde. Der Wohn- und Erholungswert werde durch das Projekt erheblich gemindert.

Unabhängig von der grundsätzlichen Ablehnung des Vorhabens, käme eine Zulassung aus Sicht der Gemeinde Jünsdorf darüber hinaus nur in Betracht, wenn insbesondere folgende Forderung erfüllt würde:

- Durchführung entsprechender Aktivitäten zur Minderung des zu erwartenden Fluglärms durch ingenieurtechnisch miteinander koordinierte Maßnahmen.

Im Übrigen schließt sich die Gemeinde Jühnsdorf den Forderungen des Amtes Blankenfelde/Mahlow an.

7.14 Gemeinde Rangsdorf

Die Gemeinde Rangsdorf wendet sich in erster Linie gegen die Planung der An- und Abflugstrecken, die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und Maßnahmen zur Grundwasserhaltung. Sie sei ein bevorzugter Wohnstandort am Rangsdorfer See und traditioneller, überregional bedeutsamer Erholungsort, dessen Entwicklung und Sicherung mit der Flughafenplanung kollidiere, weil die Regel- und Kurzabflugstrecken über dem Siedlungsgebiet der Gemeinde verlaufen würden. Die vorgelegten Unterlagen gäben keine Auskunft über die Beeinträchtigungen und sonstigen Auswirkungen auf die Gemeinde.

Sie fordert insbesondere, dass

- die Kurzabflugstrecken nicht über Vogel- und Naturschutzgebiete und das Rangsdorfer Hotel führen;

- bei Einrichtung der Kurzabflugstecken die Überflughöhen, die Häufigkeit der Flugbewegungen und die daraus entstehenden Fluglärmbelastungen ermittelt und für die Gemeinde geeignete Schutzmaßnahmen (Lärmminderungsplan) festgesetzt werden;

- ein generelles Nachflugverbot bestimmt wird;

- umfangreiche Schutzmaßnahmen an der Bundesautobahn, der Dresdner Bahn und der Bundesstraße B 96 gegen die zusätzliche Verlärmung vorgenommen werden;

- die nutzungs- (betriebs-)bedingten Eingriffe des Flughafens durch angemessene Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen bzw. ersetzt werden;

  zur Kompensation der flugbetriebsbedingten Eingriffe innerhalb der Gemarkung Rangsdorf die Planung und Durchführung von Maßnahmen zur Pflege und Entwicklung der Zülowgrabenniederung und der Zülowseen berücksichtigt wird und der Landschaftsrahmenplan, der überregional bedeutsam sei, zugrundegelegt wird;

- die empfohlenen Lenkungsmaßnahmen für Vögel, insbesondere die Entwicklung von Ausweich-Habitaten am Rangsdorfer See und in der gesamten Notte-Niederung, geplant und zeitnah umgesetzt werden;

- die Ausbaumaßnahmen am Glasowbach vermieden werden, soweit sie die Abflussgeschwindigkeit erhöhen;

- alle verfügbaren Retentionsflächen (einschließlich denen in der Zülowgraben-Niederung) zur Verbesserung des Landschaftswasserhaushalts genutzt werden;

zur Gewährleistung eines gleichmäßigen Wasserabflusses - unabhängig vom geplanten Ausbau des Flughafens - ein Rückhaltebecken gebaut werden muss;

die Wasserwerke Friedrichshagen und Eichwalde mit sämtlichen Einzugsgebieten berücksichtigt werden.

7.15 Gemeinde Dahlewitz

Die Gemeinde Dahlewitz lehnt den Ausbau des Flughafens ab, weil insbesonderedie Planrechfertigung für das Projekt fehle, keine Standortalternativen untersucht seien und die Planunterlagen keine Angaben darüber enthielten, in welchem Umfang die Gemeinde von dem vom beantragten Vorhaben ausgehenden Lärm betroffen sein werde. Sie befürchtet den Verlust des Siedlungs- und Erholungsraumes aufgrund zusätzlicher Belastungen. Der LEP SF sei keine rechtswirksame Grundlage zur Festlegung eines Flughafenstandortes, da er den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung widerspreche, verfahrensfehlerhaft zu Stande gekommen sei und die gemeindlichen Interessen nicht ausreichend berücksichtige.

Unabhängig von der grundsätzlichen Ablehnung des Vorhabens, käme eine Zulassung aus Sicht der Gemeinde Dahlewitz darüber hinaus nur in Betracht, wenn insbesondere folgende Forderungen erfüllt würden:

Erstellung einer neuen unabhängigen Luftverkehrsprognose, die die zukünftige Luftverkehrsfunktion der europäischen Großflughäfen definiert und deren Einzugsbereiche für Passagiere des Linien- und Charterverkehrs sowie den Frachtverkehr neu bestimmt; auch das von der Bundesregierung erarbeitete Flughafenbedarfskonzept sei zu berücksichtigen;

Berücksichtigung der Tatsache, dass es sich um einen Neubau und nicht um einen Ausbau des Flughafens handele;

Rückbau (aller Anlagen) der Flughäfen Tegel und Tempelhof mit Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses;

Erarbeitung eines neuen Lärmgutachtens auf der Grundlage der aktuellen Grenzwerte;

ausreichende Darstellung der Lärmkonturen bezogen auf die Gemeinde;

Bestimmung von Entschädigungsleistungen für die Einbuße der Standortgunst, welche sie als bevorzugte Wohngemeinde am Rande des Siedlungsschwerpunktes Berlin habe;

Erstellung eines Städtebau- und Regionalförderungsprogramms zu Gunsten der Gemeinde bzw. der Raumgemeinschaft ,,Flughafenstandort Schönefeld“, das noch vor Eröffnung des ausgebauten Flughafens Rechtskraft erlangt;

Ausdehnung der Untersuchungen zum Vogelschlagrisiko auf das gesamte Gemeindegebiet;

Erstellung eines Verkehrsgutachtens unter Berücksichtigung der Gefährdungspotenziale durch Schwerlastverkehr und Gefahrguttransporte, das die Auswirkungen des Gesamtprojektes unter Einbeziehung aller Verkehrsmittel untersucht und nachweist;

Vorsehen von Schutzmaßnahmen an der Bundesautobahn und der Bundesstraße B 96n zum Schutz der Gemeinde;

Durchführung alternativer Verkehrslösungen zur Netzergänzung nach dem Rückbau der L 75, die die Gemeinde nicht tangieren;

Überprüfung der erhöhten Wasserstandsführung im Glasowbach, da für 6 bis 8 Grundstücke im Moorgelände die Gefahr von Feuchtigkeit im Keller bestehe;

Überarbeitung der Umweltverträglichkeitsstudie.

7.16 Gemeinde Groß Machnow

Die Gemeinde Groß Machnow wendet sich in erster Linie gegen die Planung der An- und Abflugstrecken, die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und die Maßnahmen zur Grundwasserhaltung. Ihre Einwohner- und Siedlungsflächenentwicklung und alle damit im Zusammenhang stehenden Belange würden mit der Flughafenplanung kollidieren, weil die Regel- und Kurzabflugstrecken über dem Siedlungsgebiet der Gemeinde verlaufen würden . Die vorgelegten Unterlagen gäben keine Auskunft über die Beeinträchtigungen und sonstigen Auswirkungen für die Gemeinde.

Sie fordert insbesondere, dass

bei Einrichtung der Kurzabflugstecken die Überflughöhen, die Häufigkeit der Flugbewegungen und die daraus entstehenden Fluglärmbelastungen ermittelt und für die Gemeinde geeignete Schutzmaßnahmen (Lärmminderungsplan) festgesetzt werden;

ein generelles Nachtflugverbot bestimmt wird;

die nutzungs- (betriebs-)bedingten Eingriffe des Flughafens durch angemessene Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen bzw. ersetzt werden;

zur Kompensation der flugbetriebsbedingten Eingriffe innerhalb der Gemarkung Groß Machnow die dauerhafte Pflege der Röhrichte und Großseggenwiesen am Groß Machnower See, Powesee und an den Großmachnower Torfstichen mit dem Ziel der Sicherung und Entwicklung der attraktiven Vogelhabitate durchgeführt wird;

eine FFH-Studie für die Zülowgrabenniederung erarbeitet wird.

7.17 Amt Zossen, Stadt Zossen

Das Amt Zossen, sowie auch die Stadt Zossen fordern die schnelle Realisierung der neuen Kreisstraße Dabendorf-Glienick als Umgehungsstraße. Sie befürchten eine starke Zunahme des Verkehrs insbesondere durch die Baustofftransporte auf der B 96 und B 246. Weiterhin fordern sie eine bessere Ausstattung der örtlichen Feuerwehr für Katastrophenschutzmaßnahmen bei Unglücken im Luftverkehr.

7.17.1 Gemeinde Glienick

Aus Sicht der Gemeinde Glienick werden die Belange der Gemeinde nicht wesentlich berührt.

7.17.2 Gemeinde Groß Schulzendorf

Die Gemeinde Groß Schulzendorf erhebt zum Ausbau des Flughafens Berlin Schönefeld im Wesentlichen folgende Einwendungen bzw. Forderungen:

die vorliegenden Planfeststellungsunterlagen würden keine Angaben zu den zu erwartenden tatsächlichen Belastungen (Lärmentwicklung,

Schadstoffbelastung, Flugunfallgefahr etc) enthalten. Der Untersuchungsraum ende bei der Gemeinde Jühnsdorf;.

die jetzt schon durch Flugbetrieb hervorgerufenen Lärm- und Schadstoffbelastungen, insbesondere durch den Flugverkehr mit Sport-, Reise- und Geschäftsflugzeugen von den Flugplätzen Schönhagen und Saarmund sowie durch Überlastung (Flugstrecken IFR) werde in keiner Weise berücksichtigt. Weiterhin würden Angaben zu Flugbewegungen in der Warteschleife fehlen;

es wird ein Ausgleich für die zu erwartende Wertminderung für die gemeindeeigenen Grundstücke infolge der Erhöhung der Lärm- und Schadstoffbelastung bzw. die Finanzierung geeigneter Maßnahmen (z.B. Schallschutzmaßnahmen) gefordert;.

der Bau entsprechender Umgehungsstraßen sei unbedingt erforderlich, um der deutlichen Erhöhung des Straßenverkehrs, schon aufgrund der prognostizierten Arbeitsplätze, gerecht zu werden;

es wird darauf hingewiesen, dass der Zivil- und Katastrophenschutz in der Gemeinde Groß Schulzendorf bei eventuellen Flugzeugkatastrophen nicht gewährleistet sei.

7.18 Stadt Ludwigsfelde

Die Stadt Ludwigsfelde lehnt den Ausbau des Flughafens Schönefeld ab. Als Gründe werden eine zusätzliche Verlärmung der Stadt, die Verschlechterung der Luft, die Beeinträchtigung der Landschaftsschutzgebiete ,,Diedersdorfer Heide“ und ,,Großbeerener Graben“, die Verluste der Erholungsfunktion des Gebietes und die halbherzigen Ausgleichsmaßnahmen angegeben.

Die eingereichten Unterlagen könnten die für die Stadt Ludwigsfelde entstehende Situation nicht ausreichend erklären. Es sei mit einer erheblichen Grenzwertüberschreitung infolge des unmittelbaren Zusammentreffens des prognostizierten Fluglärms und der Lärmbelastung aus dem Straßenverkehr zu rechnen. Eine Betrachtung der Überlagerung der Belastungen von Bundesautobahn, Ausbau der B 101, Ausbau der Bahn auf 160 - 200 km/h und Ausbau des Flughafens für das gesamte Stadtgebiet fehle.

Weiterhin sei nicht ersichtlich, welche Maßnahmen im Schallschutzbereich oder im Flugbetriebskonzept vorgesehen seien, um die in der Stellungnahme der

Stadt Ludwigsfelde bezeichneten, in Ludwigsfelde/Kernstadt und Genshagen belegenen besonders lärmempfindlichen Objekte zu schützen und uneingeschränkt betriebsfähig zu halten.

Es sei nicht erkennbar, wie den Ansprüchen des Landschaftsschutzes und des Trinkwasserschutzes im Bereich Ludwigsfelde Rechnung getragen werden soll.

Unabhängig von der grundsätzlichen Ablehnung des Projekts, käme eine Zulassung aus der Sicht der Stadt Ludwigsfelde darüber hinaus nur in Betracht, wenn insbesondere folgende Forderungen erfüllt würden:

Erstellung einer Gesamtlärmbetrachtung und konkrete Aussagen der TdV zu den erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen;

Nachweis des uneingeschränkten Erhalts des Landschaftsschutzgebietes ,,Diedersdorfer Heide“ und ,,Großbeerener Graben“, sowie des Schutzes der Trinkwasserschutzzonen bereiche;

Aufnahme der Aufstellung und Wartung von Messstationen auf Kosten der TdV im OT Genshagen sowie in Ludwigsfelde im Planfeststellungsbeschluss;

Heranziehung der Werte, die sich unter dem Aspekt ergäben, dass die Menschen in den sechs verkehrsreichsten Monaten im Sommer bei Westwindlage einer erhöhten Lärmbelastung ausgesetzt seien, wonach sich für die Ortslage ein L_{eq3} von 62 dB(A) bis 65 dB(A) und für das Landschaftsschutzgebiet ein L_{eq3} von über 64 dB(A) ergäben;

klare Zuordnung der materiellen und finanziellen Belastung hinsichtlich des Katastrophenschutzes an den Flughafenbetreiber; Befreiung der Kommune von jeglicher diesbezüglicher Beauflagung.

8. Amtsfreie Gemeinden

81 Amtsfreie Gemeinde Eichwalde

Die amtsfreie Gemeinde Eichwalde lehnt den Ausbau des Flughafens Schönefeld ab, weil sie als bevorzugter Wohnstandort und attraktiver Erholungsraum durch die zu erwartenden Lärmbelastungen stark betroffen sei. Die schädlichen Umwelteinwirkungen und störenden Lärmbedingungen würden eine Entwicklung der Gemeinde verhindern, so dass die Folgen unabsehbar

seien und die Finanzkraft der Gemeinde schwinden würde. Auch das zunehmende Katastrophenrisiko durch eine erhöhte Anzahl an Flugbewegungen, die Zunahme des Schienen- und Straßenverkehrs und der erhebliche Wertverlust für Grundstücke in der Gemeinde sprächen gegen das Ausbauvorhaben. Sie befürchtet infolge des Projekts vor allem dauerhafte Beschränkungen der gemeindlichen Handlungsfreiheit, erhebliche Folgekosten und Einschnitte in die soziale Gemeindestruktur (kulturelle Veranstaltungen, Heimatpflege oder Freizeiteinrichtungen). Die gemeindliche Planungshoheit werde in unzulässiger Weise eingeschränkt, auch weil die landesplanerischen Grundlagen wie LEP eV, LEPro, oder LEP SF fehlten. Dazu wird auf die Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts Frankfurt (Oder) zu diesen Planwerken verwiesen.

Unabhängig von der grundsätzlichen Ablehnung des Projektes, käme eine Zulassung aus Sicht der amtsfreien Gemeinde Eichwalde darüber hinaus nur in Betracht, wenn insbesondere folgende Forderungen erfüllt würden:

Erstellung einer neuen Verkehrsprognose, die die tatsächliche Entwicklung und die verkehrspolitischen Vorgaben berücksichtigt;

Einbeziehung von Standortalternativen in das Verfahren und Untersuchung der Standortalternativen;

Berücksichtigung der Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens BBI von 1994;

Bestimmung eines Nachtflugverbots;

Gesonderte Berechnung der Lärmpegel nach der LAI-Leitlinie für jede Betriebsrichtung (100 : 100);

Erarbeitung eines detaillierten Schallimmissionsplans, der durch geeignete Maßnahmen eine nachhaltige Belastungsminderung im Innen- und Außenbereich bewirkt;

Installierung eines Schallmessnetzes mit automatischen Pegelschreibern während der Bauzeit am Rande der umliegenden Bebauung;

Festlegung langfristiger Entschädigungssummen für die mit dem Projekt verbunden Folgekosten bezüglich der gemeindlichen Entwicklung und Infrastruktur;

Vergrößerung des Untersuchungsraums für das Schutzgut Tiere und Pflanzen auf das internationale Maß;

Herstellung einer weiteren niveaufreien Querung zwischen Bohnsdorf und Schulzendorf, um zu vermeiden, dass es durch den neuen zweigleisigen Streckabschnitt zwischen der Görlitzer Bahn und dem Flughafenbahnhof zur dauerhaften Schließung der Schranken am Schwarzen Weg kommt;

Vorlage einer gutachterlichen Stellungnahme zur Grundstücksentwicklung im Umfeld des Flughafens unter Berücksichtigung des von der Gemeinde eingebrachten Entschädigungsmodells.

8.2. Amtsfreie Gemeinde Zeuthen

Die amtsfreie Gemeinde Zeuthen lehnt den Ausbau des Flughafens ab, weil sie insbesondere als Wohnortgemeinde mit Naherholungscharakter; d. h. die sogenannte ,,Grüne Lunge“ von Berlin, durch die zu erwartende Zunahme der Lärm- und Schadstoffimmissionen stark betroffen sei. Dies ergäbe sich vor allem aus dem wachsenden Verkehrsaufkommen auf der Straße (der L 401) und der Schiene (erhöhte Schrankenschließzeiten). Es sei eine Verschmutzung des Zeuthener Sees mit Abwässern des Flughafens zu erwarten. Die Gemeinde befürchtet infolge des Projekts vor allem Enteignungen, enteignungsgleiche Eingriffe bzw. erhebliche Wertminderungen des gemeindlichen Eigentums, dauerhafte Beschränkungen der gemeindlichen Handlungsfreiheit, erhebliche Folgekosten und Einschnitte in die soziale Gemeindestruktur. Insbesondere der Ziel- und Quellverkehr zwischen Zeuthen und Schönefeld würde zu einer Erhöhung der Verkehrsbelastung der Gemeinde führen. Auch das zunehmende Katastrophenrisiko durch eine erhöhte Anzahl an Flugbewegungen, die Zunahme des Schienen- und Straßenverkehrs sowie der erhebliche Wertverlust von Grundstücken in der Gemeinde sprächen gegen das Ausbauvorhaben.

Die gemeindliche Planungshoheit werde in unzulässiger Weise eingeschränkt, auch weil die landesplanerischen Grundlagen wie LEP eV, LEPro, oder LEP SF fehlten. Dazu wird auf die Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts Frankfurt (Oder) zu diesen Planwerken verwiesen.

Unabhängig von der grundsätzlichen Ablehnung des Projektes käme eine Zulassung aus Sicht der amtsfreien Gemeinde Zeuthen darüber hinaus nur in Betracht, wenn insbesondere folgende Forderungen erfüllt würden:

Erstellung eines lärmpsychologischen Gutachtens unter gesonderter Betrachtung von Kindern, Kranken, Alten und Behinderten;

Berechnung der Lärmpegel nach der LAI-Leitlinie (Leitlinie des Länderfachausschusses für Immissionsschutz) für jede Betriebsrichtung (100 : 100) gesondert; dazu wird auch auf die Ausführungen von Prof. Dr.-Ing. E. Augustin verwiesen;

Festschreibung eines Fluglärmmalus von 10 dB(A), der einen Vergleich mit anderen Lärmarten ermöglicht;

Erarbeitung eines detaillierten Schallimmissionsplans, der durch geeignete Maßnahmen eine nachhaltige Belastungsminderung im Innen- und Außenbereich bewirkt;

Einbeziehung von Standortalternativen in das Verfahren; Untersuchung der Standortalternativen;

Berücksichtigung der Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens BBI von 1994;

Bestimmung eines Nachtflugverbots;

Schaffung eines niveaufreien Bahnüberganges im Bereich von Zeuthen;

Installierung eines Schallmessnetzes mit automatischen Pegelschreibern während der Bauzeit am Rande der umliegenden Bebauung;

Festlegung langfristiger Entschädigungssummen für die mit dem Projekt verbundenen Folgekosten bezüglich der gemeindlichen Entwicklung und Infrastruktur;

Durchführung einer Rasteruntersuchung aller Altlastenverdachtsflächen sowie fach- und umweltgerechte Sanierung der belasteten Flächen auf Kosten der TdV;

Installierung eines Grundwassermonitoring-Systems im betroffenen Gebiet, um in Fließrichtung eine flächendeckende Analyse auf den Schadstoffgehalt durchführen zu können;

Gewährleistung, dass die Aufnahmekapazitäten der Vorfluter Selchower Flutgraben und Glasowbach ausreichend vorhanden sind;

Vergrößerung des Untersuchungsraums der UVP beim Schutzgut Mensch, um das Ausmaß der Belastungen für Mensch und Natur zu erfassen;

Festlegung eines Ausgleichs für entstehende finanzielle Belastungen aufgrund von Mietausfällen und Wertverlusten.

8.3 Amtsfreie Gemeinde Schulzendorf

Die amtsfreie Gemeinde Schulzendorf lehnt den Ausbau des Flughafens ab, weil der attraktive Wohnstandort der Gemeinde mit Gartenstadtcharakter und der damit verbundenen Möglichkeit zum uneingeschränkten Aufenthalt im Grünen außerordentlich eingeschränkt werde. Darüber hinaus werde der Ortsteil Eichberg der Gemeinde erheblich vom Fluglärm beeinträchtigt. Sie sieht durch das Vorhaben ihr Interesse an einer qualitativen Erhaltung und Verbesserung ihrer Gemeindearbeit und Verwaltungsstruktur gefährdet. Ihre gemeindliche Planungshoheit werde in unzulässiger Weise eingeschränkt, auch weil die landesplanerischen Grundlagen wie LEP eV, LEPro, oder LEP SF fehlten. Dazu wird auf die Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts Frankfurt (Oder) zu diesen Planwerken verwiesen. Darüber hinaus werde die Gestaltung des Altdorfes, das in wesentlichen Teilen bereits unter Denkmalschutz stehe, zu einem (touristischen) Zentrum durch das Vorhaben eingeschränkt.

Unabhängig von der grundsätzlichen Ablehnung des Projektes käme eine Zulassung aus Sicht der amtsfreien Gemeinde Schulzendorf darüber hinaus nur in Betracht, wenn insbesondere folgende Forderungen erfüllt würden:

Umsiedlung des Ortsteils Eichberg bei vollem finanziellen Ausgleich wegen erheblicher Lärmbelastungen und des Katastrophenrisikos;

Bestimmung eines Nachtflugverbots;

Ermittlung der Lärmbeeinträchtigungen auf Grundlage der Berechungen von Prof. Dr.-Ing. E. Augustin;

- Angleichung des angenommenen Flugkorridors für die Lärmberechnung an das Flugerwartungsgebiet;

- Durchführung von Schallschutzmaßnahmen in der Kita ,,Villa Kunterbunt“, der Kinderkrippe und dem Arbeitslehrezentrum, sowie weiteren schutzwürdigen Einrichtungen;

- Erarbeitung eines detaillierten Schallimmissionsplans, der durch geeignete Maßnahmen eine nachhaltige Belastungsminderung im Innen- und Außenbereich bewirkt;

- Nachweis des Bedarfs für den Ausbau des Flughafens;

- Berücksichtigung von Alternativstandorten wie Leipzig/Halle oder Stendal;

- Festlegung langfristiger Entschädigungssummen für den Verlust der Wohnstandortgunst;

- Bau einer Umgehungsstraße, um den Ortsmittelpunkt vom Durchgangsverkehr zu entlasten;

- Sicherung der Nutzung des Selchower Flutgrabens als Vorfluter durch die Gemeinde, möglichst durch Beschränkung der Einleitungskapazitäten des Flughafens;

- Festlegung von Maßnahmen, die eine Vernässung von Flächen und Schäden an Gebäuden verhindern;

- UVS nach dem europäischen Standard als Grundlage für eine Abwägungsentscheidung;

- Einbeziehung einer Sozialverträglichkeitsprüfung in die Unterlagen der uvs;

- Durchführung von zwei Standarduntersuchungen (Erfassung von Benzo(a)pyren und Ruß), sowie Auswertung der Ergebnisse in einem neuen humantoxikologischen Gutachten;

Durchführung einer Gesundheitsverträglichkeitsprüfung unter Nutzung der Ausgangsdaten von bereits durch Gemeinden begonnenen ärztlichen Untersuchungen;

Erstellung eines unabhängigen Gutachtens zum Störfallrisiko, das alle Gefahren und Risiken mit allen Wechselwirkungen beinhaltet;

Aufnahme des Tanklagers in das Verfahren und in die UVP;

Erstellung eines Gutachtens, in dem die Auswirkungen von Störfällen dargestellt sind und aus dem die Konsequenzen für Finanzierung, Ausrüstung, Ausbildung und Training der kommunalen Katastrophenschutzdienste abgeleitet werden können;

Ausrüstung der freiwilligen Feuerwehr der Gemeinde durch zur Verfügungstellung eines Rüstwagens und einer Drehleiter.

8.4 Amtsfreie Gemeinde Woltersdorf

Aus Sicht der amtsfreien Gemeinde Woltersdorf ist die Durchführung einer UVP in mehreren Stufen zur Prüfung sämtlicher Beeinträchtigungen von Schutzgütern notwendig. Die vorliegende Prüfung sei nicht ausreichend und berücksichtige die Belange der Gemeinde Woltersdorf nicht in vollem Umfang.

Insbesondere fordert die Gemeinde Woltersdorf:

einen Wertausgleich für den Fall, dass die gemeindeeigenen Grundstücke durch den Flughafenausbau eine Wertminderung erfahren;

ein Nachtflugverbot zur Vermeidung gesundheitlicher Schäden der Bewohner;

die Beteiligung der TdV an den Ausgaben für Ausrüstung und Qualifikation der freiwilligen Feuerwehr Woltersdorf für Hilfeleistungen im Katastrophenfall;

geeignete Maßnahmen zur Verringerung der geplanten Immissionsbelastung der Luft, z.B. durch Verringerung der Zahl der Flugbewegungen.

8.5 Amtsfreie Gemeinde Schöneiche bei Berlin

Die amtsfreie Gemeinde Schöneiche bei Berlin wendet sich gegen den Ausbau des Flughafens Schönefeld und hält das Verfahren für rechtswidrig. Die Gemeinde sei von den Auswirkungen der Planung unmittelbar betroffen, sei jedoch nur als Träger öffentlicher Belange beteiligt worden. Nach Ansicht der Gemeinde Schöneiche hätte eine öffentliche Auslegung in der Gemeinde erfolgen müssen.

Dem widerspricht die Anhörungsbehörde, als die für die Auslegung zuständige Stelle. Es erfolgte nur eine Beteiligung als Träger öffentlicher Belange, da von verschiedenen Kriterien nur der Untersuchungsbereich des Schutzgutes Klima/Luft berührt wird, jedoch keine nennenswerten klimatischen Veränderungen im Gemeindegebiet Schöneiche zu erwarten seien.

Insbesondere werden von der Gemeinde Schöneiche folgende Einwendungen und Bedenken geltend gemacht:

Die Richtigkeit des Lärmgutachtens wird angezweifelt, da es nur auf Annahmen und Berechnungen beruhe, von denen die heutige Realität abweiche;

erhebliche Auswirkungen auf die Verbreitung von Lärm, z.B. durch Landschaft, Wetter, Wind und Jahreszeiten, seien nicht oder nicht ausreichend berücksichtigt;

mittelfristig sei mit gesundheitlichen Beeinträchtigungen durch Lärm, Abgase und Kerosinverluste zu rechnen;

es gebe erhebliche negative Auswirkungen auf das Eigentum der Gemeinde durch einen Wertverlust kommunaler Grundstücke;

die Erholungs- und Aufenthaltsqualität der Region werde belastet und daraus resultierend die Tourismusentwicklung erheblich beeinträchtigt.

8.6 Amtsfreie Gemeinde Neuenhagen bei Berlin

Die amtsfreie Gemeinde Neuenhagen bei Berlin sieht eine Lärmgefährdung durch die Sichtanflugstrecken.

8.7 Amtsfreie Gemeinde Wildau

Die amtsfreie Gemeinde Wildau hält die dargestellten Lärmzonen im Gutachten M 4 für unrealistisch und bezweifelt die Angaben der TdV zu den Fluglärmbelastungen nachts. Es wird eine Veränderung der An- und Abflugrouten dahingehend befürchtet, dass Wildau künftig doch betroffen sein könnte. Bei Überschreitung der vom Umweltbundesamt festgesetzten Immissionsgrenzwerte wird die Ablehnung des Ausbaus gefordert. Für den Fall, dass der Ausbau des Flughafens genehmigt werden sollte, wird eine flugbewegungsfreie Kernzeit von 23:00 Uhr bis 5:00 Uhr gefordert.

II. Anerkannte Naturschutzverbände

1. Mitgliedsverbände des Landesbüros der anerkannten Naturschutzverbände

Die im Landesbüro der anerkannten Naturschutzverbände zusammengeschlossenen Mitgliedsverbände Naturschutzbund Deutschland e. V. Landesverband Brandenburg, BUND Landesverband Brandenburg, Grüne Liga Brandenburg, Touristenverein die NaturFreunde Landesverband Brandenburg, Schutzgemeinschaft Deutscher Wald fordern eine Unterbrechung des Planfeststellungsverfahrens, weil die Darstellung der umweltbezogenen Belange in UVS, LBP und FFH-Untersuchungen erhebliche Schwachstellen aufweisen würden, und einer Überarbeitung bedürften. Ein Schwerpunkt der Kritik liegt beim LBP, der hinsichtlich der Ableitung und Bilanzierung von Eingriffen mangelhaft sei, und daher erhebliche Kompensationsdefizite aufweise. Insbesondere werden folgende Einwände und Forderungen erhoben:

Die Eingriffsbewertung sei schutzgutbezogen vorzunehmen. Es seien differenziertere Wertstufen für die Biotope zu verwenden; die fünfstufige Einteilung aus der UVS führe zu Verzerrungen.

Eingriffe durch betriebsbedingte Immissionen seien ungenügend dargestellt (zum Beispiel hinsichtlich der Beeinträchtigung der Erholungseignung und der Störwirkungen auf die Fauna). Ein Eingriff in die Erholungseignung erfolge schon bei Werten unter L_{eq3} 50-55 dB(A).

Es wird insbesondere gefordert, die Einschränkungen der Vogelwelt durch Verlärmung, Verlichtung, Vogelschlag und Vergrämung fachlich zu bewerten und die Eingriffe in den LBP (Landschaftspflegerischer Begleitplan) aufzunehmen.

Auf die Entwässerung über den Glasowbach solle verzichtet werden, denn es fehle am Fassungsvermögen des Baches. Es fehle eine Alternativenprüfung zur Ableitung über dieses Gewässer. Die Auswirkungen des Ausbaus auf den Glasowbach seien darzustellen. Das gesamte Entwässerungskonzept sei zu überarbeiten, da die Reinigungssysteme auf dem Flughafen keinen genügenden Schutz vor wassergefährdenden Stoffen böten.

Aus den Landschaftsprogrammen, -rahmenplänen und Landschaftsplänen seien komplexe Kompensationsmaßnahmen zu entwickeln.

Der LBP sei in der Bilanzierung zu unbestimmt: Beim Ausgleich der Eingriffe in das Landschaftsbild müsse unterschieden werden, ob es sich um Neugestaltung oder Ersatz handele. Bei einigen Konflikten bleibe unbestimmt, welche Maßnahme welchen Eingriff kompensiert – vor allem bei multifunktionalen Maßnahmen (z.B. Sammelkonflikt FA 299 und FA 610-612).

Maßnahmen auf ökologisch hochwertigen Flächen (Löptener Fenne und Rieselfelder Deutsch Wusterhausen) seien nicht sinnvoll und sollten zugunsten anderer Maßnahmen entfallen.

Der Verlust an Ackerflächen sei unter Berücksichtigung des gesamtökologischen Werts dieser Biotope auszugleichen.

Langgraswiesen und gärtnerisch gestaltete Flächen auf dem Flughafen seien als Kompensationsmaßnahmen ungeeignet und entsprächen nicht den Zielen der Landschaftsplanung. Die Instandsetzung von Gutsparks und die Umsetzung von Lesesteinhaufen seien als Ausgleichsmaßnahmen ebenfalls ungeeignet.

Die Bemessung der Kompensationsumfänge solle unter Berücksichtigung der Ausgangswertigkeit des Ausgangsbiotops dargestellt und eventuelle betriebsbedingte Beeinträchtigungen der geplanten Maßnahmen mit

eingestellt werden. Nur so könne nachvollzogen werden, dass keine Defizite bestehen.

Bei dem System zur Errechnung der Ersatzpflanzungen für den Verlust von Bäumen müsse ein Ausgleichsfaktor gewählt werden, der mit dem Alter der Bäume zunimmt.

Die Ausgleichsabgabe für Versiegelungen dürfe nur für den Verlust der Bodenfunktionen, nicht aber für den Biotopverlust und den Verlust von Kaltluftentstehungsgebieten angerechnet werden.

Für weitere wertvolle Gebiete – auch Schattenlistengebiete – müssten nach § 19c BNatSchG FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen angefertigt werden (z.B. Zülowgraben/ Groß Machnower See, Wernsdorfer See, Westufer Rangsdorfer See, Notte-Niederung, usw.). Insbesondere seien die Auswirkungen auf die Vernetzung der Gebiete zu untersuchen. Die bisher vorliegenden Untersuchungen und Ausführungen im Rahmen der Erwiderung der TdV auf die Stellungnahme seien nicht ausreichend.

Zur UVS werden im Wesentlichen folgende Einwände und Forderungen erhoben:

Der Untersuchungsraum Tiere solle dem des Vogelschlaggutachtens angepasst werden.

Havarien und Störfälle seien mit ihren komplexen Wechselwirkungen nicht betrachtet worden (z.B. die Folgen des Kerosinablasses, Störfallszenarien, Betrieb auf nur einer Start- und Landebahn usw.).

Als Alternative zur Ableitung in die Vorfluter solle die Wasserverbringung auf die Rieselfelder Deutsch Wusterhausen, bzw. Zülowgrabenniederung untersucht werden.

Die im Landesbüro zusammengeschlossenen Verbände tragen sowohl die gemeinsame Stellungnahme als auch folgende zusätzliche Stellungnahmen jeweils mit:

11 Naturschutzbund Deutschland e.V. Territorialgruppe Wüstemark

Der Naturschutzbund Deutschland e.V. Territorialgruppe Wüstemark kritisiert allgemein die Untersuchungen der UVS. Die Untersuchungsräume seien insgesamt zu klein, der zugrundegelegte Betrieb des Flughafens ginge von theoretischen Annahmen aus und bilde nicht die Realität ab. Das gelte zum Beispiel für Überflugshöhen und auch für die Einhaltung von Flugrouten. Verschiedene Wirkfaktoren für Wasser, Klima, Havarien, Störfälle und visuelle Wirkungen seien nicht beachtet und untersucht worden.

Ansonsten führt er noch einzelne Kritikpunkte zum Schutzgut Mensch, Schutzgut Tiere und Pflanzen, zum LBP zum Gutachten M 10 und zu den Lärmprognosen auf. Zum Beispiel weist er aus seiner Sicht auf fehlende Schutzgebiete und fehlende Vogelarten hin. Er hält den Ersatz für Einzelbäume für zu niedrig. Im Schadstoffgutachten würden Schwefelverbindungen und eine Begründung für die Umwandlungsrate NO in NO_2 fehlen. Es fehle eine Angabe der gesetzlichen Grundlage zur Beurteilung des Lärms.

12 BUND Landesverband Brandenburg e.V.

Der BUND Landesverband Brandenburg e.V. hat erhebliche Bedenken gegen den Ausbau des Flughafens. Er hält den Eingriff in Natur und Landschaft durch das Vorhaben für vermeidbar, denn es bestehe kein Bedarf für den Ausbau.

Unbeschadet dieser grundlegenden Aussage erhebt er in den Bereichen Natur und Landschaftsschutz, Verkehrsanbindungen und Gewässerschutz folgende Forderungen und Einwände:

Anstatt der Ausgleichsabgabe sollen für die Versiegelungen Entsiegelungsmaßnahmen vorgesehen werden; Flächen seien z.B. im sogenannten Ökopool ausreichend vorhanden.

Erdstoffe, die bei Erdarbeiten anfallen, sollten möglicherweise im Bereich der Rieselfelder Deutsch Wusterhausen zur Sanierung eingesetzt werden.

Anstatt einer Ableitung in die Vorfluter wird gefordert, die geklärten Abwässer auf den Rieselfeldern Deutsch Wusterhausen zu verrieseln. Dadurch würde die Absenkung des Grundwasserspiegels in dem Gebiet verhindert; das Gebiet würde als Vogellebensraum wieder attraktiv.

Seitens des BUND bestehen Bedenken gegen die Ableitung in die Vorfluter. Die Biotope in und am Glasowbach, das Naturschutzgebiet

Rangsdorfer See und andere nach § 32 BbgNatSchG geschützten Biotope seien durch den Ausbau bzw. die Einleitung betroffen und könnten geschädigt werden - insbesondere auch durch Grundwasser-absenkungen infolge schnellerer Ableitung des Wassers. Der Selchower Flutgraben sei durch Abwässer erheblich vorbelastet. Durch jahrzehntelange Rieselfeldnutzung sei das Gebiet stark mit Schadstoffen angereichert. Die Aussagen zu den beantragten wasserrechtlichen Genehmigungen seien nicht ausreichend.

Die Reinigung von Enteisungsabwasser sei nicht klar, denn das Bodenfilter- und Reinigungssystem auf dem Flughafen sei für diese Abwässer ungeeignet.

Die Auswirkungen auf die Waltersdorfer Flutgrabenaue und die Notte-Niederung als Important Bird Area seien nicht untersucht.

Die Verlängerung der U-Bahn zum Flughafen solle vorgesehen werden.

1.3 Grüne Liga Brandenburg e.V.

Die Grüne Liga Brandenburg e.V. kritisiert schwerpunktmäßig die Entwässerungsplanung. Die Untersuchungen und Auswertungen seien insgesamt zu ungenau, Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen unzureichend und unverbindlich. Die Vermutung, dass die Einleitung von Niederschlagswässern in die Vorfluter zu einer Verbesserung der Abflussverhältnisse führen würde, wird angezweifelt. Insbesondere werden folgende Einwände und Forderungen erhoben:

Die Bestandsbeschreibung und Bewertung der Gewässer sei mangelhaft (Blankenfelder See fehle, Sauerstoffgehalte ohne Angaben zu Tageszeit und Jahreszeit, Parameter nicht an gleicher Stelle untersucht usw.).

Die Methodik der Untersuchungen sei mangelhaft (die Anzahl der Grundwassermessstellen sei nicht ausreichend, Isolinien für Ist-Zustand und Altlastenverschiebungen daher fragwürdig).

Es wird gefordert, dass in die betroffenen Gebiete ständig sauberes Wasser eingeleitet wird - nicht nur für einen beschränkten Zeitraum.

Die Gefahr der Altlastenverschiebung sei nicht genügend untersucht (zu wenig Messstellen, Schadstoffausbreitung für LCKW lasse sich nicht auf

andere Stoffe übertragen, usw.). Das berge Risiken für empfindliche Biotope, die in der Nähe liegen. Es werden genaue Erkundungen und Sanierungen gefordert.

Die Zuflussrate für die Vorfluter sei zu groß, es solle ein gleichmäßiger Zufluss von reinem Wasser sichergestellt werden - auch in Trockenperioden. Große Wasserstandsschwankungen seien für die Biotope in und an den Bächen schädlich.

Eine ausreichende Reinigung der schadstoffhaltigen Niederschlagswässer wird angezweifelt. Es werden genauere Aussagen zur Überprüfung der Wasserqualität des Abflusses und zu den Grenzwerten für die Einleitung gefordert.

Die Bemessung der Entwässerungsanlagen sei nicht ausreichend, die Berechnung der Kapazität mangelhaft.Die Darstellung der Reinigungsleistung sei unübersichtlich und unklar. Die Bodenfilter böten keinen ausreichenden Schutz der Vorfluter vor wassergefährdenden Stoffen.

Ansonsten führt die Grüne Liga ihre Ansicht noch zu fehlenden FFH-Untersuchungen und zum Schutzgut Boden, Luft und Wechselwirkungen aus.

2. Mitgliedsverbände der Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e.V.

Die Mitgliedsverbände der Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e.V., BUND Landesverband Berlin, NABU Landesverband Berlin, Baumschutzgemeinschaft Berlin Grüne Liga Berlin, Schutzgemeinschaft Deutscher Wald Landesverband Berlin, Naturschutzzentrum Ökowerk Berlin, Touristenverein die NaturFreunde Landesverband Berlin und übrige lehnen das Vorhaben ab, denn ein Bedarf für den Ausbau sei nicht vorhanden und das Vorhaben führe zu erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaft. Vorrangig sollten die bestehenden Kapazitäten des Flughafensystems ausgenutzt werden. Die eingereichten Unterlagen seien zudem lückenhaft, so dass eine präzise Bewertung der verursachten Eingriffe oftmals nicht möglich sei.

Gleichwohl kritisieren die Verbände insbesondere den LBP der aus ihrer Sicht die Eingriffe nicht vollständig darstellt und Kompensationsdefizite aufweist und erheben folgende Einwände und Forderungen:

Die Eingriffe seien nicht ausreichend konkret und vollständig beschrieben; geringwertige Biotope der Wertstufe 1 und 2 seien unzulässig aus der Eingriffsbetrachtung herausgenommen worden.

Anstatt der biotopbezogenen Bewertung solle eine schutzgutbezogene Bewertung erfolgen.

Es bestünden erhebliche Kompensationsdefizite hinsichtlich Waldrodungen (z.B. 11 ha bei der Görlitzer Bahn) und der Entfernung von Einzelbäumen. Bei dem System der Festlegung von Ersatzpflanzungen sei die Berliner Baumschutzverordnung zu beachten - das Größenklassensystem der TdV führe zu abnehmenden Kompensationsumfängen bei zunehmenden Stammumfang. Es sollen vorrangig Ersatzpflanzungen vorgesehen werden; in Berlin stünden Flächen zur Verfügung.

Es wird gefordert, mehr Entsiegelungen als Ausgleich für die Bodenversiegelungen vorzusehen.

Weitere FFH-Verträglichkeitsprüfungen werden für einige besonders wertvollen Gebiete - und insbesondere die Berliner Gebiete - gefordert (z.B. die Bänke, Müggelspree, Wernsdorfer See und Westufer Rangsdorfer See, Brunnluch).

Eine naturschutzfachliche Baubegleitung wird gefordert

Zu den sonstigen Planungen stellt der Landesverband folgende Forderungen auf:

Es sollen Alternativen zur Entwässerung über den Glasowbach gefunden werden. Die Nutzung als Vorfluter (auch hinsichtlich des Selchower Flutgrabens) wird abgelehnt. Alle Niederschläge von Betriebsflächen (z.B. Pisten, Rollwegen usw.) sollen gereinigt werden, ehe sie in die Vorfluter gelangen.

Es sollen Alternativen zur Schienenanbindung an die Görlitzer Bahn gefunden werden, bei denen der Wald geschont wird (z.B. entlang der S-Bahngleise oder als Abzweig vor dem S-Bahnhof Schönefeld in Tunnellage).

Das Verhältnis öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) zum Individualverkehr sollte 70 : 30 oder besser 80 : 20 betragen; es wird gefordert, dies durch eine besondere Gestaltung der Verkehrsanschlüsse und Maßnahmen wie Parkgebühren sicherzustellen.

Die über die gemeinsame Stellungnahme hinaus zusätzlich eingereichte Stellungnahme des Touristenvereins die Naturfreunde Landesverband Berlin wird ebenfalls mitgetragen.

2.1 Touristenverein „Die NaturFreunde“ Landesverband Berlin e.V.

Der Touristenverein ,,Die Naturfreunde“ Landesverband Berlin e.V. fordert zu einigen Kritikpunkten weitergehende Untersuchungen. Insbesondere seien das Gutachten über die Auswirkungen des induzierten Verkehrs auf das übergeordnete Verkehrsnetz, das Gutachten über den Bodenverkehrslärm, die Gutachten zu den Luftbelastungen (M 10 und M 11) und die Untersuchungen zum Schutzgut Klima mangelhaft.

Ein Hauptkritikpunkt ist, dass die Untersuchungsräume zu eng oder willkürlich gewählt worden seien. Die Auswahl der untersuchten Straßen bei den Auswirkungen auf das übergeordnete Straßennetz sei zu klein; dieser Mangel setze sich bei den Ermittlung des Bodenlärms und der Schadstoffbelastungen fort.

Er fordert geeignete verkehrliche Maßnahmen, die den ÖPNV-Anteil absichern, der Modal Split solle 60 : 40 betragen. Er bezweifelt, dass der von den TdV angestrebte Modal Split von 50 : 50 durch die Planungen erreicht werden könne. Bei den Schadstoffgutachten fordert er zusätzlich ein kleinräumigeres Ausbreitungsmodell nach der 23. BImSchV, so wie es sonst in Straßenschluchten angewandt werde.

3. Deutsche Gesellschaft für Herpetologie und Terrarienkunde e. V., Landesverband Berlin

Die Deutsche Gesellschaft für Herpetologie und Terrarienkunde e. V. Landesverband Berlin legt innerhalb ihrer Kritik am LBP besonderes Augenmerk auf die Auswirkungen auf Amphibien und Reptilien. Im Einzelnen werden in diesem Bereich folgende Forderungen aufgestellt:

bei der Konzeption von Durchlasssystemen seien die Vorgaben für Schutzanlagen an Straßen aus dem Merkblatt zum Amphibienschutz an Straßen vom Bundesminister für Verkehr zu berücksichtigen;

Amphibienschutzzäune sollten in der offenen Landschaft eine Länge von 150 m nicht unterschreiten;

Leiteinrichtungen und Durchlässe seien auch für die Straße am Flughafenzaun vorzusehen, wenn diese Nachts beleuchtet werde und insbesondere wenn dort Wanderungsschwerpunkte zu erwarten seien;

Die erheblichen Lebensraumverluste für Amphibien im Bereich der Flugbetriebsfläche Süd würden durch Aufwertung von Gewässern im unmittelbaren Flughafenbereich nicht genügend ausgeglichen; es solle eine weitergehende Kompensation geschaffen werden.

Zum LBP im Übrigen werden insbesondere folgende Einwände und Forderungen erhoben:

Es werden FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen für weitere besonders wertvolle Gebiete gefordert. (z.B. Gosener Wiesen, Krumme/Pelzlaake, Müggelheimer Wiesen, die Bänke usw.).

Die Kompensationsmaßnahmen würden bisher zu wenig Biotopverbundstrukturen vorsehen - die Entstehung von Inselbiotopen sei die Folge. Die Gesellschaft fordert ein Gesamtkonzept der Kompensationsmaßnahmen und schlägt vor, die Rieselfelder Deutsch Wusterhausen wiederzuvernässen. Dies würde auch die Amphibiensituation verbessern.

Gärtnerisch gestaltete Flächen wie Langgraswiesen, Verkehrsbegleitgrün, gärtnerisch gestaltete Grünflächen usw. seien nicht als Ausgleichsmaßnahmen anzurechnen.

Kompensationsmaßnahmen sollten nicht auf ohnehin ökologisch hochwertigen Flächen wie Naturschutzgebieten durchgeführt werden.

4 Deutsche Gesellschaft für Gartenkunst und Landschaftskultur e.V.

Die Deutsche Gesellschaft für Gartenkunst und Landschaftskultur e.V. unterstützt die Restaurierung der Gutsparks in Großziethen und Dahlewitz, die im Rahmen von Kompensationsmaßnahmen geplant sind, fordert aber anschließende dauerhafte Pflegemaßnahmen.

5. Bund Heimat und Umwelt in Deutschland

Der Bund Heimat und Umwelt in Deutschland hat keine Einwände gegen das Vorhaben erhoben.

III. Sonstige Stellen

1. Regionale Planungsgemeinschaft Oderland-Spree

Die Regionale Planungsgemeinschaft Oderland-Spree fordert die Berücksichtigung des Entwurfs zur Überarbeitung des Gesetzes zum Schutz vor Fluglärm. Besonders schutzwürdige Einrichtungen sollten noch einmal geprüft und mit einbezogen werden.

Es wird die Ausschöpfung der technischen Möglichkeiten zum Schutz der Nachtruhe und eine entsprechende Regelung im Planfeststellungsbeschluss gefordert. Die seitens der Regionalen Planungsgemeinschaft Oderland-Spree vorgeschlagene Regelung des Frachtflugverkehrs wird vom TdV aus wirtschaftlichen Gründen abgelehnt.

Die Regionale Planungsgemeinschaft verlangt weitere Kompensationsmaßnahmen für den Bereich ihres Planungsgebietes. Nach Ansicht der TdV werden die Eingriffe in das Schutzgut Boden durch die Entrichtung einer Entsiegelungsabgabe vollständig kompensiert.

2 Regionale Planungsgemeinschaft Havelland-Fläming

Die Regionale Planungsgemeinschaft Havelland-Fläming fordert, dass parallel zu den jetzt zur Planfeststellung beantragten Plänen die Verbindungskurve Golm-Kuhfort geplant, ausgeführt und für den Regionalverkehr genutzt wird. Außerdem fordert sie Ausgleichsmaßnahmen speziell für den Teltow-Park.

Die TdV halten die geplanten Maßnahmen für ausreichend, um die Landeshauptstadt an den Flughafen anzubinden. Kompensationsmaßnahmen für das Gebiet Regionalpark Teltow-Park seien nicht vorgesehen. Gespräche

zu weitergehenden Kompensationsmaßnahmen mit der Regionalen Planungsgemeinschaft Havelland-Fläming wurden im Erörterungstermin angeboten.

3. Regionale Planungsgemeinschaft Lausitz-Spreewald

Die Regionale Planungsgemeinschaft Lausitz-Spreewald hält aus regionalplanerischer Sicht eine Umsiedlung des Ortsteils Kienberg und ggf. der Siedlung Hubertus für erforderlich. Ferner solle geprüft werden, ob zu den bereits genannten Ausgleichsmaßnahmen noch weitere Maßnahmen im Umfeld der betroffenen Gemeinden durchgeführt werden können.

4. Erzbistum Berlin

Das Erzbistum Berlin sieht seine Belange durch die vorliegende Planung nicht berührt.

5. Konsistorium der evangelischen Kirche Berlin-Brandenburg

Das Konsistorium der evangelischen Kirche Berlin-Brandenburg lehnt das Vorhaben ab.

Für den Fall, dass es gleichwohl zur Verwirklichung des Vorhabens kommt, nimmt das Konsistorium der evangelischen Kirche Berlin-Brandendenburg dazu wie folgt Stellung:

Für denkmalgeschützte Kirchen, Gemeinde- und Pfarrhäuser, Kindertagesstätten und Bildungseinrichtungen werden Maßnahmen für erhöhten Schallschutz bzw. Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen gefordert. Die TdV sagen bei Vorliegen entsprechender Dauerschallpegel Schutzvorkehrungen bzw. Entschädigungszahlungen zu.

Für Friedhöfe, deren Nutzung nach Ausbau des Flughafens nicht mehr oder nur eingeschränkt möglich sei, werden Ausgleichsmaßnahmen und Neuanlagen gefordert. Die TdV sind der Ansicht, dass aufgrund der relativ kurzen Verweildauer der Friedhofsbesucher bzw. von Begräbnishandlungen, die anfallenden Geräuschereignisse zumutbar seien.

Weiterhin beschränke oder verhindere das Vorhaben die Verfügung über das Eigentum, z.B. geplante Nutzungen oder Veräußerungen von Liegenschaften würden faktisch unmöglich. Der Einwand ist für die TdV nicht konkret nachvollziehbar, da es sich um Pauschalbehauptungen handele. Die

Kirchenrechtsgarantie nach Art. 140 GG i. V. m. Art. 138 Abs. 2 WRV sei nicht verletzt.

An Sonntagen und kirchlichen Feiertagen sei der Flugverkehr in geeigneter Weise einzuschränken. Zumindest der Frachtflugverkehr sowie unmittelbar aufeinander folgende An- und Abflüge zum Zwecke der Ausbildung, Einweisung und Übung seien zu unterlassen. Die TdV lehnen die Forderungen ab. Eine Verletzung des Grundrechts auf ungestörte Ausübung der Religion i. S. v. Art. 4 Abs. 2 GG sei nicht erkennbar. Auftretende Lärmbelastungen im Rauminneren bei religiösen Handlungen könnten durch entsprechend aufzuerlegende Schallschutzvorrichtungen gemindert werden. Ein Verbot des Frachtverkehrs und eine starke Beschränkung des Personenverkehrs seien nicht verhältnismäßig und nicht mit dem ,,Widmungszweck“ des erweiterten Flughafens vereinbar.

Im Rahmen der Erörterung der Stellungnahme des Konsistoriums wurden die Beiträge der evangelischen Kirchengemeinden Glasow und Mahlow zur Unterstützung der vorgetragenen Belange der Landeskirche erörtert.

Die **evangelische Kirchengemeinde Glasow** fordert, den Planfeststellungsantrag abzulehnen.

Neben allgemeiner Kritik an den Verfahrensunterlagen rügt die evangelische Kirchengemeinde Glasow die Verletzung ihres grundrechtlich gesicherten Eigentums, ihres Grundrechts auf ungestörte Religionsausübung (Art. 4 Abs. 2 GG) und der Kirchengutsgarantie (Art 140 GG, 138 Abs. 2 WRV). Sie sieht sich durch die von ihr befürchteten mit dem geplanten Vorhaben einhergehenden Lärm- und sonstigen Belastungen außerdem in folgenden ihrer Tätigkeitsfelder beeinträchtigt : Gottesdienst, Seelsorge, Religionsunterricht in den Schulen, Christenlehre, Konfirmandenunterricht, Gemeindehaus und Friedhofsbetrieb.

Die evangelische Kirchengemeinde Glasow rügt außerdem, dass die Kirche von Glasow, die einen hohen historischen und denkmalpflegerischen Wert aufweise, als Luftfahrthindernis gekennzeichnet sei; deshalb wird befürchtet, dass das Bauwerk zum Teil abgetragen oder mit Leuchteinrichtungen gekennzeichnet werden muss.

(Zur Qualifikation der Kirchengemeinde Glasow als Träger öffentlicher Belange, vgl. Thema Verfahrensfragen.)

Die **evangelische Kirchengemeinde Mahlow** fordert, den Planfeststellungsantrag abzulehnen.

Neben allgemeiner Kritik an den Verfahrensunterlagen rügt die evangelische Kirchengemeinde Mahlow die Verletzung ihres grundrechtlich gesicherten Eigentums, ihres Grundrechts auf ungestörte Religionsausübung (Art. 4 Abs. 2 GG) und der Kirchengutsgarantie (Art 140 GG, 138 Abs. 2 WRV). Sie sieht sich durch die von ihr befürchteten und im Einzelnen näher dargelegten mit dem geplanten Vorhaben einhergehenden Lärm- und sonstigen Belastungen außerdem in folgenden ihrer Tätigkeitsfelder beeinträchtigt : Gottesdienst, Seelsorge, Religionsunterricht in den Schulen, Christenlehre, Konfirmanden-unterricht, Betrieb des Gemeindehauses und Friedhofsbetrieb.

(Zur Qualifikation der Kirchengemeinde Mahlow als Träger öffentlicher Belange, vgl. Thema Verfahrensfragen.)

Im Rahmen der Erörterung wurde das Vorbringen des Konsistoriums der evangelischen Kirche Berlin-Brandenburg von zahlreichen weiteren Kirchengemeinden unterstützt.

6. Deutsche Telekom AG, Technikniederlassung Berlin

Das Vorhaben hat nach Ansicht der Deutschen Telekom AG, Technikniederlassung Berlin, keine Auswirkungen auf den Bestand ihrer Telekommunikationslinien. In den Planunterlagen fehlen aus Sicht der Deutschen Telekom AG die Darstellungen von Kabelkanalanlagen zur Versorgung des bestehenden Flughafens und der Anlagen auf dem Flughafengelände.

7. Deutsche Telekom AG, Technikniederlassung Potsdam

Die Erfüllung der Forderungen der Deutschen Telekom AG, Technikniederlassung Potsdam, nach einer Kostenübernahme für die Änderung oder Verlegung von Telekommunikationslinien, nach Freihaltung einer Leitungszone von 1 m Breite bei neuen Trassen sowie nach Eintragung einer beschränkten persönlichen Dienstbarkeit bei Trassen, auf Privatgrundstücken für einen Grundstücksstreifen von 2 m Breite, haben die TdV zugesagt.

8. **DB Netz AG, Niederlassung Ost NNI 2**

Die DB Netz AG, Niederlassung Ost NNI 2, fordert den Bereich des ausgesteiften Troges (Plan A 08 B 05 S 08.4) als Tunnel herzustellen. Die TdV lehnen eine Verlängerung des Tunnels wegen erheblicher Mehrkosten ab.

9. **Wasser- und Bodenverband „Dahme-Notte“**

Der Wasser- und Bodenverband „Dahme-Notte“ fordert, dass im Zusammenhang mit der Ableitung von Niederschlagswasser in den Selchower Flutgraben und in den Glasowbach auch die künftig zu erwartenden Einleitungen von Wasser von versiegelten Flächen der Kommunen berücksichtigt werden. Der zusätzliche Unterhaltungsaufwand solle von den Vorhabensträgern getragen werden.

Im Zuge der Kompensationsmaßnahmen an Gewässern sei nur eine einseitige Bepflanzung vorzunehmen, um auf einer Uferseite einen Arbeitsstreifen von 5 m für Unterhaltungsmaßnahmen freizuhalten.

Es müsse sichergestellt werden, dass die Einleitungskapazitäten nicht durch die zusätzlichen Einleitmengen des Flughafens erschöpft werden. Es müsse auch vorher festgelegt werden, welche Wasserstände gehalten werden sollen.

Die beabsichtigte Einrichtung einer Fernbedienung für die Wasserrückhaltung in der Selchower-Graben-Niederung oberhalb des Wehres Waltersdorf wird vom Wasser- und Bodenverband „Dahme-Notte“ sehr kritisch gesehen.

Der auf der Straße Glasow - Blankenfelde vorgesehene Durchlass (anstelle des bisherigen Zwillingsdurchlasses) könne praktisch nicht funktionieren, ohne dass eine Veränderung des Querschnittes vorgenommen werde. Seitens des Wasser- und Bodenverbandes wird ein Querschnitt entsprechend dem Neubau der B 96 empfohlen. Von Seiten der TdV wird ein Neubau vorgeschlagen.

Im Abschnitt unterhalb der Straßenbrücke Glasow - Blankenfelde bis zur Eisenbahnbrücke müsse eine durchgängige Beräumung des Sumpf- bzw. Niederungsgebietes erfolgen, damit der notwendige Querschnitt hergestellt werden könne.

10. EEG - Erdgas Erdöl Gommern GmbH

Die EEG - Erdgas Erdöl Gommern GmbH besitzt nach den Ausführungen in ihrer Stellungnahme im Planungsgebiet keine Anlagen mehr, weist jedoch auf die Existenz zweier verfüllter Bohrungen hin, welche sich in deutlicher Nähe zum geplanten Verlauf der Schmutzwasser- und Niederschlagsdruckleitungen befänden.

11. Verbundnetz Gas AG, vertreten durch die Gesellschaft für Dokumentationsmanagement und Systemdienstleistungen

Die Verbundnetz Gas AG, vertreten durch die Gesellschaft für Dokumentationsmanagement und Systemdienstleistungen (GDM), hat insbesondere Folgendes ausgeführt:

Die Lage der Kreuzung der Ferngasleitung (FGL) 301 und des Steuerkabels 1417 mit der Bahn bei km 29,4 sei im Plan nicht richtig dargestellt; es sei eine Optimierung der Reihenfolge der Belegung des Trassenkorridors vorzunehmen, um Mehrfachkreuzungen zu vermeiden und die Ferngasleitung (FGL) 301 aus dem Sicherheitsbereich des Flughafens herauszunehmen. Die erst jetzt außer Betrieb genommene Ferngasleitung (FGL) 80.06 sei im Rahmen der Ausbaumaßnahmen zurückzubauen. Hinsichtlich des Landschaftspflegerischen Begleitplanes sei darauf zu achten, dass die vorgeschriebenen Mindestabstände der Anlagen von Bäumen, Sträuchern und Hecken hinreichend berücksichtigt werden.

Die Beachtung der Hinweise sowie die Einhaltung der Forderungen der GDM haben die TdV zugesagt.

12. EMB Erdgas Mark Brandenburg GmbH

Die EMB Erdgas Mark Brandenburg GmbH hat keine Einwände gegen das Vorhaben erhoben. Der aus den Planunterlagen ersichtlichen Trasse für die geplante Umverlegung der HD-Gasleitung DN 200 PN 25 hat sie zugestimmt.

13. VEAG Vereinigte Energiewerke AG

Die VEAG Vereinigten Energiewerke AG tragen vor, dass sich Anlagen von ihnen nicht im Planungsgebiet befinden und die Errichtung von Anlagen im Planungsgebiet seitens der VEAG auch nicht vorgesehen sei.

14 e.dis Energie Nord AG

Die e.dis Energie Nord AG als Rechtsnachfolger der MEVAG Märkische Energieversorgung AG hält eine Abstimmung hinsichtlich des Standortes des Umspannwerkes ,,Schönefeld Wohnungsbau“ für dringend erforderlich, da aus Sicht der e.dis unabhängig von dem hiesigen Vorhaben keine unternehmens-eigene Notwendigkeit zum Ersatz bzw. Versetzen des Umspannwerkes bestehe. Es wird darauf hingewiesen, dass eine Anbindung des Flughafens an das Umspannwerk bzw. an das bestehende Netz im Norden als zweiter Einspeisepunkt möglich, jedoch bisher nicht geplant gewesen sei.

Für die TdV ist ein zweiter Einspeisepunkt aus Sicherheitsgründen zwingend notwendig, ggf. würden aus Sicht der TdV Planänderungen erforderlich. Vorkehrungen, die Ausgleichsströme zwischen den beiden vorgelagerten speisenden Netzen ausschließen, sagen die TdV zu.

15 EWE Energiewerke Weser-Ems AG

Die EWE Energiewerke Weser-Ems AG weist auf die aus ihrer Sicht falsche Zuordnung einer Erdgasleitung zur EWE AG in den Unterlagen hin und fordert einen Abgleich mit den von ihr übergebenen Bestandsplänen.

16. WINGAS GmbH

Aus Sicht der WINGAS GmbH bestehen keine Bedenken gegen das Ausbauvorhaben. Die weitere Planung der Erdgasfernleitungen werde dem Ausbau des Flughafens angepasst.

17. Märkischer Abwasser- und Wasserzweckverband und die Dahme-Nuthe Wasser- und Abwasserbetriebsgesellschaft mbH

Der Märkische Abwasser- und Wasserzweckverband und die Dahme-Nuthe Wasser- und Abwasserbetriebsgesellschaft mbH (MAWV/DNWAB) weisen darauf hin, dass sie aufgrund ihres Versorgungsauftrages und des Brandenburgischen Wassergesetzes nach dem Belegenheitsprinzip die einzigen Anbieter von Trinkwasser seien. Die vorgesehene Einspeisung von Trinkwasser aus Berlin lehnen sie ab, ein zweites unabhängiges Trinkwasserversorgungssystem sichern sie zu.

Lt. MAWV liegt kein Antrag des TdV auf Befreiung vom Anschluss- und Benutzungszwang vor und ein entsprechender Antrag würde auch zurückgewiesen werden.

Der MAWV erklärt weiter, dass er vollständig für das Abwasser (Schmutz- und Niederschlagswasser) verantwortlich sei, mit Ausnahme von schadlosem Niederschlagswasser, welches auf dem Grundstück versickert. Einwände macht er gegen eventuelle Verhandlungen der TdV mit den Berliner Wasserbetrieben hinsichtlich einer möglichen Abwasser- und Niederschlagswasserüberleitung geltend.

18. Berliner Verkehrsbetriebe

Die Berliner Verkehrsbetriebe fordern eine Trassenvorhaltung für eine spätere mögliche Verlängerung der U 7 bis in den Terminalbereich als wesentliches Element der ÖPNV-Anbindung des Flughafens.

19. Berliner Wasser Betriebe (BWB)

Die Berliner Wasser Betriebe (BWB) fordern eine Druckerhöhungsstation am Einspeisepunkt III der Trinkwasserleitung um den notwendigen Druck von 5,5 bar gewährleisten zu können. Die TdV lehnen diesbezügliche konkrete Abstimmungen zum jetzigen Zeitpunkt ab, da der Trinkwasserbedarf für das Flughafengelände von der Nutzung der Funktionsbereiche abhängig sei und diese erst mit fortschreitender Planungstiefe präzisiert werden könnten.

Weiterhin weisen die BWB auf die Verlegung der Trinkwasserleitung DN 1000 in Richtung Osten im Zuge des Autobahnbaus und auf die Angabe von nach ihrer Ansicht falschen Eigentumsverhältnissen der DN 300 in den Planunterlagen hin.

Hinsichtlich der Behandlung von Schmutzfracht aus dem Speicherbecken auf der Kläranlage Waßmannsdorf betonen die BWB, dass eine variable Zuleitungsmenge (Ausstattung der Pumpen mit Frequenzumrichtern) notwendig sei, um den Volumenstrom durch das Klärwerk zu steuern. Es wird vorgeschlagen, im weiteren Verlauf der Planung zu untersuchen, ob möglicherweise die Überleitung des Speicherinhaltes auch durch die kleinere Schmutzwasserdruckleitung erfolgen könne.

Bezüglich der Niederschlagswasserbehandlung müsse ebenfalls eine Steuerung der Überleitung zur Kläranlage durch das Betriebspersonal möglich sein. Daher sei es notwendig, die entsprechende Verknüpfung der Leitsysteme in der weiteren Planung vorzusehen.

Der LBP sei dahingehend zu korrigieren, dass die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen BR 24, PA 23 und AL 13 sich mit entsprechenden Maßnahmen der BWB überschneiden.

Die Schadstoffe der Chemietoiletten der Flugzeuge sollen nach Ansicht der BWB im weiteren Planungsablauf durch Laboranalysen nachgewiesen werden. Die TdV lehnen dieses ab und verweisen auf die Empfehlungen des Merkblattes M 270 der ATV Abwassertechnischen Vereinigung; außerdem entsprächen die Schadstoffe denen, die durch die BWB vom Flughafen Tegel entsorgt würden.

20. BEWAG Berliner Kraft- und Licht AG

Nach Ansicht der BEWAG Berliner Kraft- und Licht AG sind im Planungsgebiet keine Anlagen der BEWAG vorhanden und auch keine in Planung. Die südlich der Landesgrenze in Richtung Thyrow verlaufende Hochspannungsfreileitung sei Eigentum der VEAG.

21. Berliner Stadtreinigungsbetriebe

Die Berliner Stadtreinigungsbetriebe sehen bauliche oder Gundstücksinteressen, sowie Belange der Abfallbeseitigung und Straßenreinigung durch das Vorhaben nicht berührt.

22. GASAG Berliner Gaswerke AG

Die GASAG Berliner Gaswerke AG fordert, dass die Erdgasübernahmestation Waltersdorf in die Sicherheitsbetrachtungen mit einbezogen wird. Die Gaswolke beim Betrieb des Ausbläsers reicht nach Ansicht der GASAG in den neuen Anflugsektor 25 L hinein.

Ein neues im Auftrag der GASAG gestelltes Gutachten der TÜV Anlagentechnik GmbH, Unternehmensgruppe TüV Rheinland/Berlin-Brandenburg, vom 12.09.2001 bestätige die Aussage der GASAG, dass die Höhe der Gaswolke bei Ausblasevorgängen in den zukünftigen Anflugsektor 25 L hineinreiche.

23. Wasser- und Abwasserzweckverband Blankenfelde-Mahlow

Der Wasser- und Abwasserzweckverband Blankenfelde-Mahlow WAZ lehnt den Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld ab. Durch die Verlärmung sinke der Wert und die Nutzbarkeit des Grundstücks der WAZ in .... Der Ausbau komme daher einer Enteignung gleich. Der WAZ fordert vollen Ersatz des durch das Vorhaben eintretenden Minderwertes für das Grundstück.

Der WAZ fordert darüber hinaus:

Bereitstellung von jährlich 4 Mio. DM für die Jahre 2002 bis einschließlich 2007 als Komplementärfinanzierung für die Auswechslung der Trinkwassertransport- und -versorgungsleitung, um das Katastrophenrisiko (Brandfall) zu mindern;

Übernahme der ab 1999 entstandenen finanziellen Gebührenausfälle von 800.000 DM pro Jahr ab 1999 sowie der zukünftigen Gebührenausfälle.

24. Arbeitskreis der Industrie- und Handelskammern Berlin und Brandenburg

Der Arbeitskreis der Industrie- und Handelskammern Berlin und Brandenburg begrüßt den Ausbau des Flughafens Schönefeld. Nach seiner Ansicht sollten für den Ausbau Ausschreibungsbedingungen gewählt werden, die eine hohe Beteiligung regionaler Unternehmen ermöglichen.

25. Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS)

Aus flugsicherungstechnischer und -betrieblicher Sicht bestehen seitens der keine Einwände gegen das Vorhaben.

Nach Ansicht der DFS sollte das Prinzip der dezentralen Enteisung aufgrund der Erfahrungen anderer Flughäfen überdacht werden. Die TdV lehnen dieses unter Hinweis auf die hohe Flexibilität des dezentralen Prinzips ab.

Hinsichtlich der Kurzabflugstrecken sieht die DFS weder flugbetrieblich DFS Deutsche Flugsicherung GmbH noch flugtechnisch die Notwendigkeit, diese nur für Luftfahrzeuge bis 50 t MTOM zuzulassen.

26. Fluglärmschutzbeauftragter für den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld

Der Fluglärmschutzbeauftragte für den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld ist der Ansicht, dass unter Beachtung der in seiner Stellungnahme aufgeführten Forderungen und Hinweisen dem Vorhaben zugestimmt werden kann.

Diese Forderungen betreffen insbesondere Folgendes:

Das ,,Jansen-Kriterium“ sei zur Beurteilung der Zumutbarkeit von Fluglärm wissenschaftlich überholt. Es müssten Ergebnisse der modernen Lärmwirkungsforschung sowie aktuelle höchstrichterliche Entscheidungen zugrunde gelegt werden. Auch sei dem Prinzip, dass Gebiete, in denen passiver

Schallschutz vorgesehen wird, erst ausgedehnt werden, wenn es dafür neue gesetzliche Grundlagen gibt, entschieden zu widersprechen.

Die nächtlichen Flugbewegungen sollten sich auf die Zeiten von 22:00 Uhr bis 23:00 Uhr und 5:00 Uhr bis 6:00 Uhr verteilen. Es wird ein generelles Flugverbot für die Zeit von 23:00 Uhr bis 5:00 Uhr gefordert. In den besonders lärmsensiblen Tageszeiten zwischen 6:00 Uhr und 8:00 Uhr und 20:00 Uhr und 22:00 Uhr solle ein festzulegender Koordinierungseckwert von Flugbewegungen pro Stunde nicht überschritten werden. Die Zahl der nächtlichen Flugbewegungen solle aus wirtschaftlichen Gründen den Homebase-Gesellschaften vorbehalten bleiben. Die Forderung des Fluglärmbeauftragten nach einem Verbot von Trainingsflügen, Platzrundenverkehr und Triebwerksprobeläufen strahlgetriebener Luftfahrzeuge innerhalb der Nachtflugbeschränkungszeiten hat weiterhin Bestand.

Um auf aktuelle Entwicklungen zu reagieren, sollte das lärmphysikalische Gutachten nach dem Ausbau jährlich aktualisiert werden.

Vor dem Hintergrund der großen Zahl von Betroffenen solle geprüft werden, ob weitere Umsiedlungen notwendig werden könnten.

27. Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF)

Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF) fordert insbesondere die Erarbeitung eines neuen lärmmedizinischen Gutachtens von einem unabhängigen Gutachter, weil das vorliegende Gutachten M 8 völlig unzureichend, unvollständig, fehlerhaft und nicht überzeugend sei.

Dieses neue Gutachten müsse von folgenden Werten ausgehen:

einem äquivalenten Dauerschallpegel am Tage von 60 dB(A) $Leq_{(3)}$;

einem äquivalenten Dauerschallpegel für die Nacht von 30 dB(A) $Leq_{(3)}$ unter Berücksichtigung des Häufigkeitskriteriums ohne konkrete Angabe der Häufigkeit;

einem Maximalschallpegel innen nachts von 6 x 52 dB(A) L_{max};

einem Maximalschallpegel außen nachts von 6 x 65 dB(A) L_{max};

einem Maximalschallpegel innen tagsüber von 19 x 55 dB(A) L_{max}.

In diesem Gutachten soll die Schwelle des Wiedereinschlafens ermittelt werden, wenn es zu einer Aufweckreaktion gekommen ist. Beim Aufwachen werde Cortisol freigesetzt, das durch vermehrtes Aufwachen zu Gesundheitsgefahren führen könne.

Folgende Forderungen stellt die BVF für Schallschutzkriterien bzw. Schutzziele in Wohngebieten, die als Basis für die Dimensionierung von Schallschutzelementen verwendet werden sollten:

Für Schulen, Kindertagesstätten, Krankenhäuser, Sanatorien und Pflegeheime seien noch niedrigere Werte anzusetzen als im M 8 vorgesehen.

Die BVF fordert, dass immer von Innenpegeln ausgegangen wird. Sollte dies nicht möglich sein, dürfe die angesetzte Schalldifferenz innen/außen höchstens 10 dB(A) betragen.

Aus Sicht der BVF ist neben dem äquivalenten Dauerschallpegel auch das Häufigkeitskriterium entscheidend.

Der BVF vertritt die Ansicht, dass sich aus den Schutzgarantien der Europäischen Menschenrechtskonvention (siehe Urteil des EUGH für Menschenrechte vom 02.10.2001 zum Flughafen Heathrow) weitergehende Schutzanforderungen, insbesondere für die ungestörte Kommunikation ergeben.

Die Gutachten M 1 (Verkehrsprognosen und Modellflugplan) und M 2 (Datengrundlagen für Fluglärmgutachten), müssten überarbeitet werden, da Zweifel an den angegebenen Werten bestünden. Neben der Zahl der Flugbewegungen sei auch die Flugzeuggröße lärmbestimmend. Von der BVF wird ein stärkerer Anstieg der Flugzeuggrößen als in den Planunterlagen angegeben erwartet.

Das Gutachten M 4 (Geräuschbelastung in der Umgebung des Flughafens) sei nicht sachgerecht. Vor allem die Lärmzonen seien zu klein dargestellt und die Schutzansprüche falsch berechnet. Die Spitzenbelastungen hätten mit berücksichtigt werden müssen. Bodenlärm und andere Lärmarten seien nicht kumulativ einbezogen worden. Die Gutachter hätten darüber hinaus wichtige Regeln aus dem Sachverständigenrecht nicht eingehalten und seien daher abzulehnen.

Das Gutachten M 9 nehme keine Gesamtlärmbetrachtung vor, was nicht dem Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse entspreche.

Hauptmangel des Schadstoffgutachtens M 10 sei die Verwendung von für die Beurteilung der Wirkungen auf die Menschen ungeeigneten Kennwerten. Dabei spiele es keine Rolle, dass diese Kennwerte in Deutschland üblicherweise Verwendung fänden.
Das humantoxikologische Gutachten M 11 solle bezüglich der Kurzzeitbelastungen im Sekunden- und Minutenbereich durch Stickoxide bei Risikopersonen ergänzt werden.

Die BVF fordert darüber hinaus insbesondere:

die vom Umweltbundesamt in der Arbeit ,,Fluglärmwirkungen“ (Oktober 2000) empfohlenen Belastungsgrenzen zugrunde zu legen,

bei der Berechnung der Schutzzonen die Betriebsrichtungen zu je 100 % anzusetzen,

für Schönefeld einen Fluglärm-Malus zu bestimmen,

ein lärmpsychologisches Gutachten einzuholen.

28. Fluglärmkommission Schönefeld

Die Fluglärmkommission Schönefeld (FLK) lehnt das Vorhaben ab, weil das Ausbauvorhaben in einem zu dicht besiedelten Gebiet liege. Unabhängig von der grundsätzlichen Ablehnung des Projekts fordert die FLK für den Fall einer Realisierung insbesondere die Erarbeitung eines neuen Lärmgutachtens, weil das Gutachten M 8 in mehrfacher Hinsicht fehlerhaft erscheine. Insbesondere werden die Aussagen zu der Schutzbedürftigkeit von Kindertagesstätten und Schulen kritisiert. Kinderlärm sei nicht mit Fluglärm gleichzusetzen. Es fehle eine gesonderte Betrachtung von Risikogruppen. Das Schutzniveau für Pflegeeinrichtungen und betreute Seniorenwohnheime sei zu niedrig angesetzt. Die Gesamtbelastung aller Lärmquellen sei nicht ausreichend dargestellt. Bei den durch Schienen- und Straßenanbindung betroffenen Ortsteilen sei eine Gesamtbeurteilung nicht oder nur unzureichend erfolgt.

Die FLK fordert außerdem:

- die Übernahme der Schutzziele, die im Staatsvertrag zwischen der BRD und der Schweiz zur Regelung der An- und Abflüge vom Flughafen Zürich Klothen über das Gebiet des Süd-Schwarzwaldes vereinbart wurden,

- die Überprüfung der Berechnungen und Darstellungen des Gutachtens M 2,

- die gesonderte Darstellung der Verteilung der Flugbewegungen je Betriebsrichtung,

- die Einbeziehung der Lärmgrenzwerte der WHO,

- die Betrachtung der Zeitscheibenproblematik.

Folgende Grenzwerte für Umsiedlung, Schallschutzmaßnahmen und Entschädigung werden von der FLK vorgegeben:

65 dB(A) $Leq_{(3)}$ am Tag und 55 dB(A) $Leq_{(3)}$ in der Nacht	Umsiedlung
60 dB(A) $Leq_{(3)}$ am Tag und 55 dB(A) $Leq_{(3)}$ in der Nacht	wahlweise Umsiedlung oder Schallschutzmaßnahmen und Entschädigungen für die Beeinträchtigung im Außenwohnbereich
55 dB(A) $Leq_{(3)}$ am Tag und 45 dB(A) $Leq_{(3)}$ in der Nacht	Schallschutzmaßnahmen und Entschädigungen für die Beeinträchtigung im Außenbereich

Vom TdV wird die Einhaltung der o.g. Lärmpegel abgelehnt.

Insbesondere die Nachtlärmbelastung und die gesundheitlichen Folgen des Nachtfluglärms sind nach Ansicht der FLK neu zu bewerten.

Für die Nacht werden folgende Werte gefordert:

	L_{max}	$L_{eq(3)}$
Innenbereich	52 dB(A) am Ohr des Schlafenden,	30 dB(A) bis 32 dB(A)
Außenbereich	62 dB(A)	40 dB(A) bis 42 dB(A)

Die Umrechnung von einem Innenpegel von 60 dB(A) auf einen Außenpegel bei gekipptem Fenster von 75 dB(A) sei unrealistisch, weil der Dämmwert von gekippten Fenstern deutlich niedriger als 15 dB(A), eher in der Größenordnung von 10 dB(A), liege. **Zu** berücksichtigen sei außerdem die besonders problematische Bausubstanz, bei der ein Regeldämmwert von gekippten Fenstern von 15 dB(A) im Zweifel nirgends zutreffend sei, sondern die tatsächlichen Dämmwerte deutlich darunter lägen. Das Nachtschutzgebiet sei deshalb zu klein ausgewiesen.

Von der FLK wird eine ergänzende Begutachtung der tatsächlichen Dämmwirkung gekippter Fenster in dem fraglichen Gebiet und der Lärmwirkungen auf die Nachtruhe durch Sachverständige, die mit dem aktuellen Stand der Lärmwirkungsforschung vertraut und neuen Erkenntnissen gegenüber aufgeschlossen sind, gefordert.

Die Forderung der FLK nach einer Übernahme der Kosten für Unterhaltung und Reparatur der einzubauenden Lüftungseinrichtungen durch die Vorhabensträger wird von den TdV zurückgewiesen.

29. **Deutsche Wetterdienst**

Der Deutsche Wetterdienst hat keine Einwände gegen das Vorhaben erhoben.

30. Brandenburgische Boden Gesellschaft für Grundstücksverwaltung und –verwertung mbH

Die Brandenburgische Boden Gesellschaft für Grundstücksverwaltung und -Verwertung mbH begrüßt das Vorhaben. Es sei eine der bedeutensten Investitionen für die Region Brandenburg.

Ungeachtet dessen werden die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für die geplante Versiegelung von der Brandenburgischen Boden Gesellschaft für Grundstücksverwaltung und -Verwertung mbH als unzureichend angesehen. Im Rahmen des Flughafenausbaus würden 464 ha Neuversiegelung nicht ausgeglichen.

Der Aussage der TdV, dass der landschaftspflegerische Maßnahmenplan den rechtlichen Anforderungen der §§ 12, 14 und 15 Bbg NatSchG nachkomme und somit die Eingriffe in das Schutzgut Boden durch die Entrichtung einer Entsiegelungsabgabe vollständig kompensiert würden, sei zu widersprechen.

Von der Brandenburgischen Boden Gesellschaft für Grundstücksverwaltung Brandenburgische Boden Gesellschaft für Grundstücksverwaltung und -Verwertung mbH wird die Einstellung des im LK Teltow-Fläming auf Konversionsflächen vorhandenen Entsiegelungspotenzials in das Verfahren gefordert. Ausgleichsabgaben seien nur erlaubt, wenn keine Möglichkeit bestehe, den Eingriff durch Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen auszugleichen. Der ,,Grundstücksfonds Brandenburg“ verfüge im Raum Jüterbog und damit innerhalb des vom Vorhaben ,,Ausbau Flughafen Schönefeld“ betroffenen Landkreises Teltow-Fläming über ehemalige WGT-Liegenschaften mit umfangreichen Entsiegelungspotenzialen. Diese seien im „Ökopool-Grundstücksfonds Brandenburg“ erfasst und wurden den TdV mit der Stellungnahme erneut angezeigt.

31 Treuhandliegenschaftsgesellschaft mbH

Die Treuhandliegenschaftsgesellschaft mbH erklärt, dass sie den Gutshof Kienberg zugunsten der weiteren gewerblichen Nutzung nicht als Ausgleichsfläche zur Verfügung stellen werde. Im Erörterungstermin wurde eine entsprechende Änderung des Plans einvernehmlich mit den TdV vereinbart.

32. Deutscher Aero Club e. V

Der Deutsche Aero Club e. V. fordert, dass der status quo der heutigen Luftraumstruktur und -nutzungsmöglichkeit in vollem Umfang erhalten bleibt. Es wird befürchtet, dass durch den Ausbau des Flughafens Schönefeld der Flugbetrieb auf den Flugplätzen Friedersdorf, Schönhagen, Saarmund, Plötzin, Fürstenwalde, Eggersdorf und Strausberg und die heutigen An- und Abflugmöglichkeiten von den vorbenannten Flugplätzen erheblichen Beschränkungen unterworfen werden, Luftsportarten, wie z.B. Segelfliegen, gar unmöglich gemacht werden.

33. AOPA – Germany

Die AOPA – Germany lehnt den Ausbau des Flughafens ab. Der Standort Schönefeld sei u.a. wegen der großen Anzahl von Betroffenen ungeeignet. Außerdem sei das Berliner Flughafensystem z. **Z.** ausreichend dimensioniert.

34. Berliner Stadtgutliegenschaft-Management GmbH & Co. Grundstücks KG

Die Berliner Stadtgutliegenschaft-Management GmbH & Co. Grundstücks KG teilt mit, dass sie gemeinsam mit der Senatsverwaltung für Finanzen eine Stellungnahme abgegeben habe, auf die sie verweist.

35. Karl Hermann Haack, MdB, Beauftragte der Bundesregierung für die Belange der Behinderten

Der Beauftragte der Bundesregierung für die Belange der Behinderten, Karl Hermann Haack, erwartet einen wissenschaftlichen Nachweis darüber, dass gesundheitliche Risiken weitestgehend ausgeschlossen werden. Insbesondere wird Folgendes kritisiert:

> Die Einholung von nur einem humantoxikologischen Gutachten sei unzureichend für ein Großprojekt.
>
> Das humantoxikologische Gutachten M 11 beruhe nur auf 8 von mehr als 300 möglichen Luftschadstoffen. Es seien Jahresmittelwerte statt Spitzenwerte verwendet und auf Grenzwerte und nicht auf Vorsorgewerte bezogen worden. Die Istbelastung sei unzureichend berechnet worden. Die Untersuchung von Risikogruppen fehle.

Weiterhin fehle eine Gesundheitsverträglichkeitsprüfung. Auf die Kombinationswirkungen von Lärm- und Schadstoffen bzw. Schadstoffen untereinander sei ebenfalls nicht eingegangen worden.

36. **Der Landesbeauftragte für Behinderte des Landes Berlin**

Der Landesbeauftragte für Behinderte des Landes Berlin weist darauf hin, dass sich die Lebensqualität mobilitätsbehinderter Menschen in Flughafennähe durch den wesentlich stärkeren Flugverkehr erheblich verschlechtern werde, da sich der Lebensraum dieser Menschen stark auf den häuslichen Bereich mit Garten beschränke. Daher seien entsprechende Ausgleichsmaßnahmen vorzusehen. Bei der Realisierung der Baumaßnahmen müssten auch taktile und kontrastreich gestaltete Wegeleit-, Orientierungs- und Informationssysteme zur Anwendung kommen.

37. **Der Behindertenbeauftragte des Landes Brandenburg**

Der Behindertenbeauftragte des Landes Brandenburg hat keine Einwände gegen das Ausbauvorhaben erhoben. Er hat Hinweise für die Hochbauplanung gegeben.

38. **Messe Berlin GmbH**

Die Messe Berlin GmbH bittet darum, in den Planungen zum Ausbau des Flughafens Schönefeld die internationale Luft- und Raumfahrtausstellung (ILA) als Fach- und Publikumsmesse räumlich und infrastrukturell zu berücksichtigen.

39. **Staatlicher Munitionsbergungsdienst des Landes Brandenburg**

Der Staatliche Munitionsbergungsdienst des Landes Brandenburg teilt mit, dass eine Munitionsfreiheitsbescheinigung nicht erteilt werde, weil der überplante Bereich für den Flughafen Schönefeld in einem kampfmittelbelasteten Gebiet liege. Weitere Munitionsfunde seien nicht auszuschließen.

IV. Einwender und Betroffene

Die Einwender und Betroffenen tragen zu den erörterten Sachthemenkomplexen im Wesentlichen folgende Einwände und Forderungen vor:

1. Verfahrensfragen

Der Antrag sei insgesamt unzulässig, da die antragstellende Flughafengesellschaft das Projekt nicht selbst verwirklichen wolle und insofern eine gewillkürte Verfahrensstandschaft bzw. Stellvertretung für den im Privatisierungsverfahren noch zu findenden Investor vorläge. Der Privatisierungsvertrag sei in die Planfeststellung mit einzubeziehen.

Das Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz finde keine Anwendung, denn

- nur die Neuanlage von Flughäfen sei dort erfasst;
- für die Nebenanlagen gelte es ohnehin nicht, nur für das Projekt selbst.

Der Antrag sei unzulässig, da schon jetzt geplant sei, nach erfolgreicher Durchführung des jetzigen Planfeststellungsverfahrens den Bau zweier weiterer Start- und Landebahnen zu beantragen – so dass am Ende wie im Raumordnungsverfahren für einen Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI) (ROV) 1994 vorgesehen vier Start- und Landebahnen zur Verfügung stünden.

Eine Änderungsplanfeststellung sei nicht möglich, denn der Flughafen Schönefeld könne nach § 71 LuftVG nicht als planfestgestellt gelten, weil der § 71 LuftVG verfassungswidrig sei und die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts abgewartet werden müsse.

In die Planfeststellung miteinbezogen werden sollten, unter anderem:

- der weitere Ausbau der Straßen B 96 und der Autobahn A 113 damit die Kapazität der Zufahrtswege gewährleistet werde;

- die Erweiterung des Tanklagers;

Den Verfahrensunterlagen habe die Anstoßwirkung gefehlt, sie hätten die Bürger über das wahre Ausmaß ihrer Betroffenheit getäuscht und von der Erhebung von Einwendungen abgehalten.

Die Auslegungszeit und die Einwendungsfrist seien bei der Größe des Vorhabens und der Komplexität und des Umfangs der Unterlagen zu kurz.

Die Kirchenkreise hätten als Träger öffentlicher Belange beteiligt werden müssen.

2. Planungsgrundlagen, Konsensbeschluss, Standortentscheidung, Landesplanung, Bauleitplanung

Der Konsensbeschluss könne nicht Basis für die Standortentscheidung sein oder die Planrechtfertigung bilden, weil

- er sich unzulässig über das Ergebnis des ROV BBI 1994 hinwegsetze;
- er als politischer Beschluss nicht Grundlage für eine Planfeststellung sein könne.

Es wird die Erstellung einer Standortalternativenprüfung gefordert – dies sei auch nach den Vorschriften des UVPG und der UVP Änderungsrichtlinie erforderlich. Diese könne nicht etwa unterbleiben, weil es sich nur um einen Ausbau handele – die vorgesehene Erweiterung komme einem Neubau gleich.

Im Variantenvergleich sollten die Baukosten, die Nebenkosten, ökonomische und gesundheitliche Auswirkungen und auch die Auswirkungen möglicher Havariefälle untersucht werden. Untersucht werden solle auch, ob die Kriterien, die im ROV 1994 zu Sperenberg und Jüterbog geführt haben, noch Gültigkeit besitzen.

Die Landesentwicklungspläne (engerer Verflechtungsraum und Standortsicherung Flughafen) seien rechtswidrig, da sie ohne ordnungsgemäße Beteiligung der Gemeinden und ohne eine ordnungsgemäße Abwägung zustande gekommen seien, eine Standortfestlegung dort sei daher nicht gültig.

Die Ergebnisse des ROV BBI 1994 seien auch für dieses Verfahren noch gültig, sie seien einzubeziehen. Schönefeld sei dort als ungeeignet eingestuft worden.

Für das Vorhaben sei ein Raumordnungsverfahren durchzuführen, denn die nach § 15 II Nr. 2 ROG nötige Ermessensentscheidung könne in Anbetracht

der enormen Umwelteinwirkungen auf Mensch und Natur nur in einem Raumordnungsverfahren getroffen werden.

Der Standort Schönefeld sei ungeeignet, weil er in dichtbesiedeltem Gebiet liege.

Es wird daher die Forderung erhoben, den Ausbau an einem geeigneteren Standort durchzuführen.

Als geeigneter wurden angesehen:

- **Sperenberg,** da die geringere Siedelungsdichte zu weniger Betroffenen führe, der durchgängige Nachtflugbetrieb möglich wäre; Erweiterungsmöglichkeiten vorhanden seien. Die Attraktivität wäre trotz der großen Entfernung gegeben, denn die Anbindung könne durch eine Schnellverbindung der Bahn ab Berlin Mitte erfolgen, so dass die Fahrtzeit nicht ganz 30 Minuten betragen würde.

- **Jüterbog Ost** sei nach dem ROV BBI 1994 besser geeignet.

- Der Ausbau lasse sich durch eine Bahnverbindung nach **Leipzig-Halle** ab Lehrter Bahnhof ganz vermeiden.

- In **Stendal** werde zur Zeit auch ein neuer Flughafen geplant.

Die Planungen widersprächen den Festsetzungen in verschiedenen Flächennutzungsplänen und Bebauungsplänen. Sie widersprächen vor allem der gemeindlichen Planungshoheit.

3. Verkehrsbedarf/Wirtschaftlichkeit des Vorhabens

Die Schließung der Flughäfen Tegel und Tempelhof müsse in die Planfeststellung mit einbezogen werden, da sich die Bedarfsbegründung auf diese Schließung stütze.

Die Verkehrsprognose sei unrichtig, denn der Verkehrsbedarf werden überschätzt:

- Das Einzugsgebiet der Region Berlin – Brandenburg sei mit 5 - 6 Millionen Einwohnern vergleichsweise klein. Die Tendenz der Bevölkerungszahlen sei fallend.

- Wegen der hohen Arbeitslosigkeit und der niedrigen Löhne in Ostdeutschland könne das Bruttoinlandsprodukt nicht zugrundegelegt werden.

- Durch die Ökosteuer würden die Flugpreise steigen, dies werde einen Nachfrageeinbruch bewirken.

- Der Nachtfluganteil sei zu hoch angesetzt worden.

- Die Entwicklung Schönefelds zum Flughafen mit Drehkreuzfunktion werde bezweifelt, da die wirtschaftlichen und infrastrukturellen Voraussetzungen fehlten.

- Durch die Entwicklung neuerer schnellerer Bahnverbindungen werde der Verkehr zunehmend auf die Bahn verlagert.

- Die tatsächliche Steigerungsrate des Berliner Fluggastaufkommens betrage seit Mitte 1995 nur 2,3 %, das Frachtgutaufkommen sei rückläufig. Durch die Terroranschläge vom 11. September werde die Nachfrage im Flugverkehr weiter zurückgehen.

- Konkurrenzflughäfen wie Leipzig-Halle würden einen Teil der Nachfrage abschöpfen, das sei außer Acht gelassen worden.

Die Verkehrsprognose sei unrichtig, denn der Verkehrsbedarf werde unterschätzt.

Es wird eine neue Verkehrsprognose gefordert.

Das Vorhaben werde keinen wirtschaftlichen Aufschwung für die Region bringen, Arbeitsplätze würden nicht geschaffen. Vorhandene Arbeitsplätze und Potenziale etwa in der Tourismusbranche würden zerstört, die Attraktivität der Gemeinden als Erholungsgebiete werde eingeschränkt, der Einzelhandel werde durch die Einkaufsmöglichkeiten am Flughafen geschädigt. Die neugeschaffenen Arbeitsplätze am Flughafen würden in erster Linie durch die

bei der Schließung Tegels und Tempelhofs freigesetzten Arbeitnehmer besetzt werden.

Es wird eine Kosten-Nutzen-Analyse mit konkreten Zahlen gefordert, die auch die Folgekosten für die Umwelt, der Umsiedelung, der Verkehrsanbindung und die Wertminderung der Grundstücke einbezieht.

4. Technische Planung und Betriebskonzept

Hauptsächlich zur Minimierung von Lärmbelästigungen werden zahlreiche Modifikationen der Lage der Start- und Landebahnen (z.B. Verschiebung nach Süden, Verschiebung nach Norden, Verschwenkung der Start- und Landebahn/en, Drehung der Start- und Landebahn/en) vorgeschlagen.

Es sei zu befürchten, dass außerhalb der Spitzenbelastungszeit eine fünfzig zu fünfzig Auslastung der Start- und Landebahnen nachts nicht eingehalten werde, was zu einer Veränderung der Lärmbelästigung führe.

Es wird kritisiert, dass keine verbindliche Festlegung der Flugrouten erfolge. Es sei daher mit Abweichungen von den Flugrouten zu rechnen, was zu einer Veränderung der Lärmbelästigung führe. Die Warteschleifen mit den damit verbundenen Belastungen seien nicht dargestellt.

Es fehle die Planung der in Mittelfeldlage zu errichtenden Hochbauten für die Passagierabfertigung sowie der Nebenanlagen. Es sei auch die Größe sämtlicher projektierter Laden- und Verkaufsflächen auf dem Flughafen nicht zu erkennen.

Der Ausbau des Flughafentanklagers müsse Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sein. Durch die Abtrennung werde das Tanklager der Beurteilung entzogen. Es stehe aber in unmittelbaren Zusammenhang mit dem Flughafenausbau und des damit verbundenen Gefährdungs- und Risikopotenzials.

Über die beantragte Genehmigung der Rohrleitungsanlage für die Treibstoffversorgung hinaus sei die Betankungsanlage gemäß § 19g des WHG ebenfalls genehmigungsbedürftig.

Es wird ein direkte Anbindung des Flughafenterminals von Westen zur Entlastung von Waßmannsdorf gefordert.

Allgemein sei eine Überquerbarkeit der Bahnstrecke (wie bisher an einigen Stellen möglich) vorzusehen, um die Zugänglichkeit von sonst eingeschlossenen Gebieten sicherzustellen. Zum Beispiel würden die Rad- und Fußwege der Siedlung Hubertus nach Waltersdorf und in das Waldgebiet durch den Ausbau zerschnitten werden; dies könne Löscharbeiten im Wald behindern.

Die Einbindung des Flughafenterminals und der umliegenden Arbeitsplätze in das Radwegenetz wird gefordert.

Im Gutachten M 16 würden Angaben zur Verkehrsbelastung des östlich an Waltersdorf angrenzenden Siedlungsgebietes Schulzendorf/ Eichwalde/ Zeuthen (insbesondere zur Verkehrsbelastung der Anbindung der wichtigsten Gemeindeverbindungsstraßen östlich der B 179 und B 179 neu) fehlen.

Es wird eine Verschiebung der Anbindung an die Görlitzer Bahn nach Süden im Bereich Bohnsdorf zur Minderung des Unfallrisiken durch Gefahrguttransporte und zur Lärmminderung gefordert.

Es wird eine direkte Anbindung des Flughafens an den vorhandenen Bahnhof Schönefeld gefordert, bei der das Terminal annähernd in Nord-Süd-Richtung unterquert wird, um eine Verkürzung der S-Bahn-Führung und die Weiternutzung vorhandener Bahnanlagen (Bahnhof Schönefeld (alt), Grünauer Kreuz) zu erreichen.

Es wird eine Abstimmung der Entwässerungsplanung mit den südlich des Flughafens gelegenen Gemeinden gefordert. Die Nutzung vorhandener Gräben und Bäche zur Ableitung werde den Gemeinden ihre Entsorgungskapazitäten entziehen. Solange kein abgestimmtes Entwässerungskonzept vorliege, sollen die Einleitmengen in den Selchower Flutgraben und Glasowbach auf 0,5 m³/s sauberes Wasser begrenzt werden.

Die Rückhalte- und Reinigungssysteme seien nicht ausreichend dimensioniert. Aus den Angaben versiegelter Flächen und dem Retentionsvolumen des Grundwassers seien beispielsweise bei einem Starkregenereignis wesentlich größere Einleitmengen in den Glasowbach zu erwarten als dargestellt. Der Glasowbach habe einen kleinen Querschnitt, ein geringes Gefälle und einen

geringen Abfluss, im Sommer sei er praktisch ein stehendes Gewässer. Er könne die zusätzlichen Einleitungen des Flughafens nicht aufnehmen.

Die Nutzung des Glasowbachs als Vorfluter werde wegen der ökologischen Wertigkeit abgelehnt, stattdessen solle ein Kanalsystem zum Klärwerk Waßmannsdorf angelegt werden.

In der Bauphase befürchten Anwohner der Baustellenbereiche und deren Zufahrten Belästigungen, Beeinträchtigungen des Verkehrs, Verschmutzungen und eine Gefährdung der Bausubstanz. Zur Berücksichtigung der Belange des Nachbarschaftsrechtes wird gefordert, lärmintensive Arbeiten nur in bestimmten Zeiten durchzuführen und ein Schallmessnetz zur Überwachung zu installieren.

5. Lärmimmissionen

Die Lärmprognose sei fehlerhaft und stelle nicht die tatsächlich zu erwartende Schallbelastung im Umfeld von Schönefeld dar, weil:

- die Berechnungsmethoden nicht korrekt seien;
- die Flugrouten nicht verbindlich seien;
- die Warteschleifen nicht berücksichtigt seien;
- fehlerhaft von einer gleichmäßigen Verteilung des Flugverkehrs auf die beiden Start- und Landebahnen ausgegangen werde;
- die Anzahl der Flugbewegungen falsch sei.

Das Fluglärmgesetz sei veraltet. Die vorgelegten Vorschläge zur Novellierung müssten bereits Beachtung finden.

Die zugrundegelegte Schallpegeldifferenz zwischen innen und außen sei zu hoch angesetzt. Außerdem hätten die gebietstypischen Gebäude nicht die angenommene Dämmwirkung.

Gesundheitsgefahren seien falsch bewertet worden:

- neuere Forschungsergebnisse seien teilweise nicht erkannt worden;
- die Schwelle der erheblichen Belästigung sei wesentlich niedriger als angenommen;
- die Nachtruhe sei nicht ausreichend geschützt;
- das besondere Schutzbedürfnis von Kindern, Kranken und älteren Menschen sei nicht richtig bewertet worden.

Schützenswerte Einrichtungen wie:

- Schulen;
- Kindergärten/ Kindertagesstätten;
- Krankenhäuser;
- Alten- und Pflegeheime;
- Rehabilitationskliniken

seien nicht hinreichend berücksichtigt bzw. geschützt worden.

Einzelne Einwender weisen auf das Vorliegen besonderer Vorerkrankungen hin, die sich durch die Immissionen des Vorhabens verschlimmern und daher zu einer besonderen Schutzbedürftigkeit führen würden.

Die in den Unterlagen ausgewiesenen Schutzziele seien nicht ausreichend und würden auf veralteten Untersuchungen basieren. Es seien schärfere Schutzziele erforderlich.

Die Gesamtlärmbelastung im Umfeld von Schönefeld sei nicht ausreichend ermittelt und beurteilt worden.

Zusätzliche spätere Belastungen (zum Beispiel durch höhere Auslastung des Flughafens und ähnliches) seien nicht ausgeschlossen.

6. Schadstoffimmissionen/sonstige Immissionen/ generelle Auswirkungen der Immissionen

Die Ermittlung der Hintergrundbelastung 1997 sei fehlerhaft, denn es sei auf Messwerte bestehender Immissionsmessstationen zurückgegriffen worden, die zum Beispiel aus 1994 bzw. 1995 stammten, die aufgrund großer Entfernung zum Immissionsort nicht repräsentativ, deren Fehlerbreiten nicht angegeben seien, usw.

Zur Bewertung der derzeitigen Schadstoff-Immissionsbelastung im Beurteilungsgebiet wird eine ganzjährige Immissionsmessung an mindestens zwei Orten (z.B. Bohnsdorf und Mahlow/Blankenfelde) gefordert.

Die Werte der Messstation am Flughafen sei nicht repräsentativ, da der Messzeitraum nur 9 Monate im Gegensatz zu dem in Gutachten vorgesehenem Jahr betragen habe.

Die Installation von dauerhaften Messstationen in den Bereichen Bohnsdorf, Mahlow, Blankenfelde, Erkner und Schmöckwitz wird gefordert.

Die Emissionsdaten der Flugzeuge seien fehlerhaft. Die Abgaswerte der Flugzeuge (insbesondere des A3XX) seien nicht im einzelnen ausgewiesen worden, genaue Schadstoffstatistiken des Flugtreibstoffs würden fehlen. Es seien ICAO-Emissions-Daten in vereinfachenden Modellen verwendet worden, insbesondere sei die energieeffizientesten, emissionsärmsten Triebwerksbestückung zugrundegelegt worden. Die unterstellten Emissionsminderungen bis zu 50 % seien unrealistisch und nicht belegt.

Es werde zu einer Mehrfachbelastung durch Flugverkehr, Straßenverkehr und Schienenverkehr zur sonstigen Vorbelastung durch Luftschadstoffe kommen – insbesondere durch Kumulation mit den Vorhaben zur A 113 neu und B 96.

Die europäischen Normen zu Luftschadstoffen, insbesondere die Richtlinie 1999/30 EG seien anzuwenden. Der Jahresgrenzwert für Schwebestaub der Richtlinie werde bereits im Jahre 2007 überschritten werden. Wegen der Unsicherheiten der Immissionsprognose seien auch Überschreitungen des EG-Grenzwertes für NO, nicht auszuschließen

Es wird auch eine Überschreitung der Immissionswerte der TA Luft befürchtet.

Im humantoxikologischen Gutachten würden folgende Untersuchungen/ Aussagen fehlen:

- die Akkumulation von Schadstoffen im Körper (insbesondere bei Kindern);

- Einbeziehung anderer Aufnahmewege (Nahrungskette, Haut) als durch die inhalative Aufnahme;

- wesentliche Schritte der Gesundheitsverträglichkeitsprüfung (GVP) seien nicht vorhanden, obwohl sich das Gutachten grundsätzlich auf das Konzept der GVP beziehe.

Es werden nachteilige Wirkungen auf die Gesundheit (z.B. erhöhtes Risiko von Atemwegs- und Krebserkrankungen), und Ablagerungen von Abgasbestandteilen am Boden, auf Oberflächengewässer, Böden, Pflanzen, Gebäuden und sonstigen Sachgütern befürchtet. Als Folge der negativen Veränderungen durch Flugzeugabgase, abrieselndes Kerosin und aufgewirbelte Allergene sowie der Verlärmung wird eine Zunahme/ Verschlechterung Verschiedenster Krankheiten erwartet.

Es fehle eine Betrachtung von Schadstoff-Umwandlungen, Bildung von Sekundärschadstoffen z.B. aus Benzol, katalytische Funktion von Luftschadstoffen und deren Akkumulation in der Luft. Die Kerosinverbrennung führe zu mehr als 80 toxischen Verbindungen, deren Auswirkungen auf den Menschen teilweise noch unbekannt seien (Xenoöstrogene u.a.). Eine konkrete Abschätzung von Umwandlungen von NO zu NO_2, sowie eine Modellierung der Ausbreitung auf dem flachen Land fehle.

Das Ablassen von Kerosin (fuel dumping) werde entgegen den Angaben in den Plänen zu erheblichen Schadstoffbelastungen der Luft und des Bodens führen. Es fehlen Aussagen zu möglichen Ablassgebieten und Umfang des Kerosinablassens; die vollständige Verdampfung von Kerosin werde bezweifelt. Es wird eine Messung der Kerosinbelastung am Boden des Einfluggebietes gefordert.

Im Bereich der Schienenanbindung Görlitzer Bahn werden erhebliche Erschütterungen beim Bau und Betrieb befürchtet. Daher wird beantragt:

- Beweissicherung des jetzigen Bauzustandes der angrenzenden Bauwerke;

- Umfangreiche Erforschung der zu erwartenden Beeinträchtigungen und Schäden durch Gutachten;

- die Realisierung von erschütterungsverhindernden Bautechniken beim Bau der Bahntrassen.

7. Unfall- und Havariegefahren

Das Flugsicherheitsgutachten sei unvollständig, denn weder das Tanklager noch das Gaslager in Köpenick, die Ammoniakanlage sowie die 110 kV Stromleitungen seien als gefährdende Anlagen berücksichtigt worden. Die novellierte Störfallverordnung müsse beachtet werden.

Es wird eine Betrachtung des Gruppenrisikos in der Umgebung des Flughafens Schönefeld gefordert. Die Untersuchung des individuellen Risikos (externes Risiko) reiche nicht aus.

Die Wirbelschleppenproblematik sei unzureichend untersucht worden. Es seien keine unterschiedlichen Wirbelschleppen der unterschiedlichen Flugzeugtypen berücksichtigt worden. Abschließende Ergebnisse hinsichtlich der Verschleppung durch Bodeneffekte und meteorologische Bedingungen lägen auch noch nicht vor.

Das Vogelschlagrisiko sei im Gutachten M 18 unterschätzt worden; die Wahrscheinlichkeit von Flugzeugabstürzen sei in Wahrheit viel größer.

Es wird ein erhöhtes Unfallrisiko durch Gefahrguttransporte der Deutschen Bahn AG befürchtet. Insbesondere im Bereich Bohnsdorf, wo ein geringer Abstand der Schiene zur Besiedelung und zu einer parallel verlaufenden Erdgasleitung besteht, würden die Kerosintransporte ein Unfallrisiko darstellen.

Das Fehlen einer niveaufreien Querung der Görlitzer Bahn in den Bereichen der Gemeinden Eichwalde, Zeuthen und Schulzendorf stelle für den Einsatz von Feuerwehr und Rettungsfahrzeugen mangels Erreichbarkeit von bestimmten Gebieten eine Gefährdung dar.

8. Altlasten

Der Flughafen sei wegen Altlasten und chemischer Verunreinigungen des Erdreiches nicht langfristig zu betreiben, ein Bodenaustausch sei in dieser Größenordnung nicht möglich. Im Fall eines Bodenaustausches wird die Durchführung durch fachkundiges Personal gefordert.

Es werden für Bohnsdorf Umweltbelastungen aus dem ehemaligen Nervengasinstitut, Dahmestraße 33 im Bezirk Treptow-Köpenick, befürchtet. Es wird die Forderung nach Übergabe eines Beräumungsprotokolls aufgestellt, welches ausweist, dass keine Schadstoffreste mehr vorhanden sind.

Die Darstellung und Bewertung der Sanierungskosten fehle im Gutachten.

Für die Fläche A 5, Garagen und Tanklager, wird ein Schadstoffeintrag (CKW, MKW) in das Erdreich durch Fugen in den Betonböden sowie direkt durch den Beton befürchtet.

Aufgrund der Grundwasserhaltungs- bzw. Absenkungsmaßnahmen wird eine erhöhte Schadstoffmobilisierung aus den Altlastenverdachtsflächen und durch erhöhten Säureeintrag in den Boden die Mobilisierung von bislang festliegenden Schadstoffen befürchtet.

9. Denkmalschutz

Die Beeinträchtigung eines denkmalgeschützten Gebäudes in .... wird befürchtet.

Der Einbau von Schallschutzfenstern an unter Denkmalschutz stehenden Gebäuden sei teilweise gar nicht oder nur mit erheblichen Mehraufwand möglich (aufgezählt werden z.B..... .....).

Der Angerbereich und die Kirche in Müggelheim seien im Antrag nicht berücksichtigt.

Es wird ein Abtragen des Kirchturms der Kirche in Glasow befürchtet.

10. Beeinträchtigung von Wasserrechten

Die beabsichtigte Nutzung von Vorflutern (Glasowbach und Selchower Flutgraben) werde zu einer Beschränkung der Einleitungsrechte Privater führen.

Durch Schadstoffe aus Havarien und Altlasten werden Nutzungseinschränkungen bei der Trinkwasserversorgung befürchtet. In Zusammenhang mit vorhandenen Altlastenverdachtsflächen könne es auch zu einer möglichen Beeinträchtigung der Eigenwasserversorgung kommen.

Im Antrag sei nicht erkennbar, welche wasserrechtlichen Erlaubnisse, Bewilligungen und Planfeststellungen notwendig und möglich seien.

11. Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Umweltverträglichkeitsstudie weise erhebliche Lücken und Mängel hinsichtlich der rechtlichen Anforderungen und der guten fachlichen Praxis auf. Im Einzelnen wird eingewendet:

- Defizite bei der Handhabbarkeit und Übersichtlichkeit der UVS;
- Defizite bei der Beschreibung der verfahrensrelevanten Wirkfaktoren;
- Fehlen einer Standortbegründung;
- Erhebliche Defizite bei der Bestandserfassung und Abschätzung der Auswirkungen auf die Schutzgüter durch die ökologische Risikoanalyse;
- ungenügende Aufbereitung der Lärmproblematik;
- unzureichende Behandlung von Unfall- und Havarierisiken.

Eine Betrachtung von Standortalternativen, mindestens aber eine Übersicht über die wichtigsten vom Vorhabensträger anderweitig geprüften Alternativen fehle in den Unterlagen. Das ergebe sich aus Art. 5 Abs. 3 der UVP-Änderungsrichtlinie bzw. 97/11 EG, die mangels fristgerechter Umsetzung in deutsches Recht direkte Wirkung entfalte. Im vorliegenden Fall lägen alternative Standorte nahe bzw. würden sich aufdrängen. Eine Alternativenprüfung sei auch nicht deshalb entbehrlich, weil es sich um einen

Ausbau handele, die Erweiterung käme einem Neubau gleich.

Es wird die Beachtung der Richtlinien 85/337/EWG in der Form der Änderung durch die Richtlinie 97/1 1/EWG, sowie der Richtlinien 1999/30/EG, 85/207/EWG, 80/779/EWG, 85/203/EWG, 88/609/EWG, 94/66 EG gefordert.

Der Vorhabensträger sei den Auflagen des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr über den voraussichtlichen Untersuchungsrahmen für die Umweltverträglichkeit gemäß § 5 UVPG (Schreiben vom 16.06.1998) nicht gefolgt. Insbesondere sei die LAI – Leitlinie nicht berücksichtigt worden.

Der Betrachtungsraum sei formal und zu klein bemessen worden. Es wird gefordert, dass das Gebiet Rangsdorfer See völlig mit in die Planfeststellung einbezogen wird/dass der Untersuchungsraum dem des Vogelschlaggutachtens angepasst wird.

Es wird die Durchführung einer Gesundheitsverträglichkeitsuntersuchung gefordert. Diese sei erforderlich, um die Langzeitauswirkungen des Flugverkehrs auf die Gesundheit der betroffenen Anwohner zu ermitteln.

In den Planungsunterlagen seien keine Aussagen zu der Luftverschmutzung durch sogenannte Mikro-Partikel (<2,5 Mikrometer) enthalten, obwohl diese Partikel zu einem höheren Risiko für Chronische Bronchitis führen würden.

Gefordert wird eine Untersuchung zum Einfluss von Fluglärm auf Tiere und Pflanzen, insbesondere auf seltene und vom Aussterben bedrohte Tierarten einschließlich möglicher Schutzmaßnahmen.

Der Planantrag sei durch ein ornithologisches Gutachten zu ergänzen.

Die Belange des Grund-, Trink- und Oberflächenwassers seien nur unzureichend untersucht worden. Es wird ein großflächiges hydrologisches Modell gefordert, das die Grundwasservorkommen und -horizonte und ihr Zusammenwirken darstellt. Hinsichtlich der Oberflächengewässer sei übersehen worden, dass in der kalten Jahreszeit Versickerungseinrichtungen ihre Funktionsfähigkeit verlören und sich somit negativ auf die Qualität der Abflüsse auswirkten.

Die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes sei nicht ausreichend berücksichtigt.

12. Landschaftspflegerischer Begleitplan/Forstwirtschaft/ Rodeplan

Zur Eingriffsdarstellung wird insbesondere folgendes bemängelt:

- Komplexe Eingriffe wie Beeinträchtigungen der Landschaft (durch Errichtung hoher Gebäudekomplexe) und Beeinträchtigung der Erholungseignung und -funktion durch Verlärmung seien nicht/nicht vollständig behandelt und ausgeglichen worden.

- Es fehle teilweise an der Nachvollziehbarkeit von Eingriffen und deren Kompensation (multifunktionale Maßnahmen, keine Angabe zu Flächengrößen usw.).

- Die Erholungsfunktion der Landschaft werde durch den Flugbetrieb erheblich beeinträchtigt. So wird eine erhebliche Beeinträchtigung der Erholungsfunktion der Landschaft befürchtet. Bereits bei Werten von L_{eq3} 53 dB(A) werde die Erholungsfunktion in Frage gestellt. Die Aussage, dass bei L_{eq3} 62 dB(A) noch eine Erholung gewährleistet sei, wird angezweifelt - eine wesentliche Belästigung durch Fluglärm in einem Erholungsgebiet beginne schon bei L_{eq3} 54 dB(A).

- Innerhalb der ausgewiesenen L_{eq3} 55 dB(A) Lärmzone sei der Einfluss des Flugbetriebes auf die Natur darzulegen. Es wird auf niedrigere Schwellenwerte für die Beeinträchtigung von Tierlebensräumen in einem Fachaufsatz hingewiesen.

Hinsichtlich der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wird bemängelt:

- Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen würden zu großen Teilen nicht eindeutig und hinreichend bestimmt beschrieben. Ein Vollzug auf dieser Grundlage sei nicht überprüfbar.

- Die Eingriffe könnten nicht in vollem Umfang ausgeglichen werden. Ein Projekt zu Lasten der Natur sei nicht zu tolerieren.

- Ausgleichszahlungen für die Versiegelungen seien ungerechtfertigt. Entsiegelungspotenziale stünden in ausreichendem Umfang zur Verfügung. Es gebe genügend Flächen, die entsiegelt werden könnten.

- Langgraswiesen, die zur Vogelvergrämung angelegt werden, könnten nicht als Kompensation für Eingriffe in den Naturhaushalt angerechnet werden. Langraswiesen seien zur Vogelabwehr ausdrücklich unproduktiv d. h. auch ökologisch wenig relevant.

- Die Maßnahmen würden den Anspruch einer komplexen Kompensation nicht erfüllen. 41,6 % der Kompensationsflächen seien bloße Gestaltungsmaßnahmen, 13,6 % lägen innerhalb der ökologisch hochwertigsten Gebiete der Region (geringe Kompensationswirkung) und 44,8 % der Maßnahmen würden ein zusammenhangloses Flächenmosaik bilden.

- Es wird ein Maßnahmenkonzept in räumlicher Nähe zum Eingriffsraum gefordert, das die Zersplitterung von Kompensationsmaßnahmen vermeidet. (Vorschlag: im Bereich des Regionalparks ,,Flutgrabenaue“ und ,,Teltowpark“).

- Für einige Gemeindegebiete wurden mehr Kompensationsmaßnahmen gefordert, teilweise mit Vorschlägen: In Waltersdorf seien zahlreiche Kompensationsmaßnahmen denkbar: z.B. Baumanpflanzungen, Renaturierung der Kiesgrube, sowie des Vorhaltebeckens für den Selchower Flutgraben. Die Ausgleichsmaßnahmen in der Gemarkung Rotberg seien unzureichend. Insgesamt würde die Region südlich von Berlin nicht genügend berücksichtigt werden (d. h. Großbeeren, Kleinbeeren, Diedersdorf, Genshagen, Jühnsdorf, Dahlewitz). Hier müssten zusätzliche Baumpflanzungen, insbesondere großflächige Aufforstungen erfolgen.

- Die Ausgleichsabgaben für neu zu pflanzende Bäume seien zu niedrig angesetzt. 440,00 DM seien weit unter Marktkosten, kommunale Baumschutzsatzungen würden z.B. Ersatzpflanzungen im Wert von ca. 2000,00 DM für einen zu fällenden Baum mit 30 cm Stammdurchmesser vorsehen.

Hinsichtlich der Eingriffe in den Glasowbach wird bemängelt:

- Die Einleitung von restbelasteten Niederschlagswässern (insbesondere aus Enteisungsmitteln) werde den Glasowbach erheblich beeinträchtigen. Das verstoße gegen den Schutzzweck des FFH-Gebietes. Unklar sei, in welcher Konzentration Schadstoffe durch die Niederschlagswässer (vor allem im Sommer) in die Vorfluter eingeleitet werden sollen.

- Die Grundräumung des Glasowbachs sei ebenfalls ein Eingriff in das FFH-Gebiet. Wurzelwerk und Uferzonen würden zerstört. Es sei eine Dammaufschüttung erforderlich.

Hinsichtlich weiterer FFH- und anderer besonders geschützter Gebiete werden gesonderte Untersuchungen gefordert. Genannt werden insbesondere:

- Genshagener Busch, Brunnluch, Wernsdorfer See, Gosener Wiesen, Krumme Lake/Pelzlake, Müggelheimer Wiesen, die Bänke, Notteniederung. Insbesondere die Wirkungen auf die Avifauna sollen betrachtet werden. Ausweisungsbedürftige Gebiete sollen wie ausgewiesene behandelt werden.

13. Grundstücksbezogene Betroffen heiten einschließlich Entschädigung/Umsiedlung/Wertminderung/Jagd

Die von der Umsiedlung Diepensees und Teilen Selchows Betroffenen fordern die Übernahme der Vertragsbestimmungen in die Planfeststellung, weil die Privatisierung des Flughafens nicht gesichert sei.

Teilweise wird eine Grundstücksinanspruchnahme generell abgelehnt, teilweise wird bei geplantem Vollerwerb eine Übernahme des gesamten Grundbesitzes zum jetzigen Verkehrswert, die Zurverfügungstellung eines Ersatzgrundstücks, das Vorlegen von Angeboten gleichwertiger Immobilien usw. gefordert.

Hinsichtlich des Teilerwerbs wird eingewandt, dass die restlichen Teilflächen keine zusammenhängende Einheit bilden und daher der Gesamtwert der Grundstücke gemindert werde.

Hinsichtlich vorübergehender Inanspruchnahmen seien Maßnahmen zur Beweissicherung vorzusehen, damit eventuelle Schäden (wie z.B.

Bodenverdichtungen, Kontamination) festgehalten und entsprechend entschädigt werden könnten.

Eine Baubeschränkung wird abgelehnt, da die betroffenen Grundstücke nicht veräußerbar seien oder erhebliche finanzielle Mittel für den Erwerb einer Immobilie an einem anderen Ort aufgewendet werden müssten.

Durch die Veränderungssperre könnten geplante Bauvorhaben nicht verwirklicht werden, dadurch entstünden Vermögensnachteile.

Der Ausbau des Flughafens führe durch die vom Vorhaben ausgehenden Immissionen, planungsrechtliche Beschränkungen, Grundwasser-veränderungen, usw. zu einem erheblichen Wertverlust von Immobilien. Der Rückgang der Verkehrswerte sei bereits heute spürbar - diese Entwicklung werde sich verstärken. Die sinkenden Verkehrswerte hätten Einfluss auf die Gewährung von Krediten, bzw. führten zu Mehrkosten bei der Verlängerung von Krediten. Die Folge seien Überschuldung und Verlust der Altersabsicherung der Grundstückseigentümer und eine Unverkäuflichkeit der Grundstücke.

Es wird gefordert, dass der Wertverlust durch unabhängige Prüfer festgestellt werden und von den Flughafenbetreibern ersetzt werden solle.

Bestimmte Lärmbelastungen (unterschiedliche Angaben: Spitzenpegel von 90 dB(A) bzw. 85 - 90 dB(A) bzw. 70 dB(A) bzw. Pegel von 42 dB(A) außen nachts und sonst 52 dB(A)) hätten eine enteignende Wirkung für die betroffenen Grundstücke. Die Grundstücke würden unbewohnbar, der Wohnwert werde durch Gesundheitsgefahren, Kommunikationsstörungen und Kornfortbeeinträchtigungen sinken, der Verkehrswert werde sich stark vermindern. Die Grundstücke müssten gegen Erstattung des Verkehrswertes übernommen werden.

Es werden umfassende Entschädigungsforderungen und Forderungen hinsichtlich Art und Höhe der Entschädigung gestellt, z.B. :

- für Mehrkosten von Krediten;
- für Einbußen durch Veränderungssperre ;
- für Nutzungseinschränkungen im Außenwohnbereich;
- für Mietausfälle;
- für Lärmschutzaufwendungen und Mehraufwendungen bei denkmal-geschützten Gebäuden.

Es werden Grundwasserschwankungen und dadurch ausgelöste Schäden an Gebäuden und Grundstücken (wie Durchfeuchtung von Kellern und Mauern, Ausspülung von Sandböden unter Gebäuden uä.) befürchtet; in diesem Zusammenhang werden Beweissicherungsmaßnahmen verlangt.

Bei Grundwasserabsenkungen wird eine Einschränkung der Eigenversorgung aus einem privaten Brunnen gefährdet.

14. Besondere Betroffenheiten von landwirtschaftlichen Betrieben, Gewerbebetrieben, sonstigen Unternehmen, Freiberuflern etc.

Verschiedene landwirtschaftliche Betriebe sehen sich durch direkte Flächeninanspruchnahmen und/oder durch die Zerstörung von Wegebeziehungen/Entstehung von unwirtschaftlichen Umwegen/Trennung von zusammenhängenden Betriebsflächen in ihrer Existenz bedroht. Es erscheint ihnen fraglich, ob sich die verbleibende Fläche noch wirtschaftlich nutzen lassen werde. Für solche Eingriffe in den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb wird Ausgleich gefordert.

Negative Auswirkungen auf landwirtschaftliche Betriebe werden außerdem durch das Absinken von Grundwasserbeständen befürchtet, was zur Einschränkung der Ertragsfähigkeit landwirtschaftlicher Nutzflächen führt.

Verschiedene ..... befürchten eine Existenzgefährdung – teilweise durch Flächeninanspruchnahmen aber auch durch die Lärmimmissionen, die zum Rückgang der Nachfrage nach Einstellplätzen führe und die für die Tiere auch gesundheitlich abträglich seien.

Aufgrund der Auswirkungen des Vorhabens (Lärm- und Schadstoffimmissionen) wird ein Kundenrückgang und dadurch eine Gefährdung der wirtschaftlichen Existenz befürchtet. Im Einzelnen:

- Einige Gewerbetreibende im Bereich der Bevölkerungsversorgung mit Verbrauchsgütern bzw. Dienstleistungen des täglichen Bedarfs befürchten den Wegzug von Kunden (z.B. Buchhandlung, Kindertagesstätten, Bürobedarf, Fahrschule, Optiker, Sportfachhandel, Versicherungsagentur, Friseur, Massagepraxis, Gärtnerei usw.).

- Gewerbetreibende im Bereich des Tourismus (z.B. Hotels, Pensionen, Vermietungen von Ferienunterkünften, Gaststätten, Bootsstandvermietungen usw.) befürchten das Ausbleiben von erholungssuchenden Kunden. Auch Betriebe, die mit dem Tourismusgewerbe verknüpft sind (z.B. Ortsteilzeitungen, die sich über Anzeigenumsätze vor allem für die Tourismusbranche finanzieren; Handwerksbetrieb, der Geräte für Freizeitsport herstellt), fürchten um ihre Existenz.

Aufgrund der Auswirkungen des Vorhabens (vor allem der Lärmimmissionen) wird der Verlust der Arbeitsfähigkeit und dadurch eine Gefährdung der wirtschaftlichen Existenz befürchtet. Dies wenden vor allem folgende Berufsgruppen ein:

- Gewerbetreibende in Berufen, bei denen ungestörte Konzentration besonders wichtig ist (z.B. Softwareentwickler, IT-Berater, Ingenieurbüro, Autorin, Designer, Maler, Wissenschaftler, usw.);

- Gewerbetreibende in Berufen, die besonders auf Ruhe angewiesen sind (z.B. Synchronautor und Regisseur, Tonstudio, Film- und Hörfunkproduktion, Klavierstimmer, Musiker, usw.) .

Verschiedene Arztpraxen, eine psychotherapeutische Praxis, Altenheime, Reha-Kliniken, eine Sprecherzieherin usw. wenden ein, dass sie durch die Lärmimmissionen in der Ausübung ihres Berufes gestört würden und zusätzlich ein Patientenrückgang befürchtet werde.

Von Gärtnereien, Gartenbaubetrieben usw. werden Betriebsgefährdungen durch Grundstücksinanspruchnahmen befürchtet.

15. Sonstiges

Aufgrund der Umweltauswirkungen des Vorhabens und nachlassender Investitionsbereitschaft wird eine nachteilige Veränderung der Sozialstruktur im Flughafenumfeld (Verslumung) und sinkende Steuereinnahmen der öffentlichen Haushalte befürchtet, was die Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen gefährde.

Es werde ein erhöhtes Wohnrisiko durch steigende Kriminalität geben. Flughäfen seien ein Anziehungspunkt für Kriminalität (insbesondere Zoll- und Kleinkriminalität wie Taschendiebstahl).

Im Kriegsfall bestünden besondere Gefahren für die Anwohner eines Luftdrehkreuzes, denn in Krisenzeiten seien Flughäfen ein besonderes Ziel bei militärischen Auseinandersetzungen. Die Lage im dicht besiedelten Gebiet sei deshalb nachteilig.

C. Darstellung und Bewertung des wesentlichen Sachverhalts geordnet nach Sachthemen

Im folgenden Abschnitt wird der jeweilige wesentliche Sachverhalt und das Ergebnis der Anhörung nach Sachthemen geordnet dargestellt. Im Übrigen wird auf die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, anerkannten Naturschutzverbände, sonstigen Stellen, die Einwendungen und die Niederschriften der Erörterungstermine verwiesen. Der besseren Übersichtlichkeit wegen sind Bemerkungen der Anhörungsbehörde zu einzelnen Unterpunkten kursiv gedruckt.

I. Verfahrensfragen

Allgemeines

Der herausgehobenen Stellung der Verfahrensrechte, die sich aus der Tatsache ergibt, dass Grundrechte das Verfahrensrecht beeinflussen und ggf. eine entsprechende Gestaltung des Verfahrens bewirken, soweit dies für einen effektiven Grundrechtsschutz erforderlich ist (BVerfG, NJW 1980, S. 759, 763), ist seitens der Anhörungsbehörde genügt worden. Es konnten keine Verfahrensfehler nachgewiesen werden, die die Rechte Dritter verkürzen und die nicht zu einem späteren Zeitpunkt geheilt wurden:

Darstellung der Schwerpunkte im Einzelnen

Aus Sicht der Anhörungsbehörde ergeben sich aus den Einwendungen und Stellungnahmen zum Themenkomplex ,,Verfahrensfragen“ die nachfolgend aufgeführten Schwerpunkte:

1. Befugnis zur Antragstellung

1.1 Mangelnde Vertretungsbefugnis

Hierzu wurde seitens der Einwender vorgebracht, dass die Antragstellung insoweit fehlerhaft sei, als zumindest für die DB Netz AG und die DB Station & Service AG nicht die zur Vertretung der juristischen Person Berechtigten den Planfeststellungsantrag unterschrieben hätten.

Die Nachprüfungen der Anhörungsbehörde haben ergeben, dass die Unterzeichner des Planfeststellungsantrages ausreichend legitimiert sind. Hierzu wurden Handelsregisterauszüge und Untervollmachten, aus denen sich die Vertretungsmacht der Unterzeichner ergibt, angefordert.

1.2 Fehlende Antragsbefugnis

Es wurden weiterhin Zweifel an der Antragsbefugnis geltend gemacht, da die TdV das Planfeststellungsverfahren für einen privaten Investor betrieben, es sich somit um eine Art gewillkürte Verfahrensstandschaft für den künftigen Investor handele, welche gern. § 9 VwVfG unzulässig sei. Zu den zukünftigen Investoren hätten die Einwender zudem keine Rechtsbeziehung und könnten ihre Ansprüche auf Leistung und Entschädigung nicht geltend machen.

Im Zeitpunkt der Einwendungen stellte sich die Situation bezüglich der Privatisierung der BBF anders dar, als derzeit. Im September 1997 wurde durch die BBF-Gesellschafter das Privatisierungskonzept beschlossen. Am 31.03.1999 erhielt das Hochtief-Konsortium den Zuschlag im Vergabeverfahren. Nach Durchführung des Beschwerdeverfahrens seitens des PEG-Bieterkonsortiums um die IVG hob das OLG Brandenburg den Vergabebescheid im Privatisierungsverfahren auf Nachdem sich das Hochtief-Konsortium gegen den ihm gegenüber - wegen schwerwiegender Verstöße gegen das Vergaberecht und daraus resultierender Unzuverlässigkeit - verhängten Ausschluss vom Privatisierungs- und Privatfinanzierungsverfahren durch Entscheidung des OLG Brandenburg erfolgreich zur Wehr gesetzt hatte, wurde auf Anregung des Gerichts am 10. 11.2000 vor dem OLG Brandenburg ein Vergleich mit den am Privatisierungsverfahren Beteiligten geschlossen. Im Rahmen dieses Vergleichs traten die Mitglieder des Hoch tief-Konsortiums dem IVG-Konsortium PEG bei. Das Konsortium firmierte ab diesem Zeitpunkt unter dem Namen Berlin Brandenburg International Partner (BBIP)und ist einziger verbliebener Bieter.

Derzeit laufen noch die Verhandlungen bezüglich der Privatisierung, wobei jedoch noch unklar ist, ob seitens der BBIP ein Angebot unterbreitet wird, das den Erwartungen der Gesellschafter der BBF entspricht, so dass nach dem derzeitigen Sachstand nicht zwingend von einer Privatisierung der BBF ausgegangen werden kann.

Nach Ansicht der Anhörungsbehörde liegt hier eine Verfahrensstandschaft liegt hier nicht vor. Als Verfahrensstandschaft wird die Geltendmachung von Rechten

Dritter im eigenen Namen (und nicht als gesetzlicher und oder bevollmächtigter Vertreter) bezeichnet, die der für den Prozess anerkannten Prozessstandschaft entspricht (Obermayer VwVfG 3. Auflage 2000, Vor § 9 Rn. 68 ff). **Zu** *unterscheiden sind die gesetzliche und die gewillkürte Verfahrensstandschaft. Eine gesetzliche Verfahrensstandschaft ist dann gegeben, wenn eine Rechtsvorschrift einer rechtsfremden Person die Geltendmachung der Rechte Dritter im eigenen Namen überträgt (z.B. Testamentsvollstrecker, Insolvenzverwalter) während die gewillkürte Verfahrensstandschaft nur in einem Verfahren möglich ist, das dem Abschluss eines öffentlich-rechtlichen Vertrages dient. Ausgeschlossen ist eine gewillkürte Verfahrensstandschaft in Verwaltungsverfahren, die auf Erlass eines Verwaltungsaktes gerichtet sind, wenn nicht gesetzlich etwas Anderes bestimmt ist.*

Antragsteller ist der Träger des Vorhabens, d. h. derjenige, der das Vorhaben für eigene oder fremde Zwecke verwirklichen will (Stelkens/Bonk/Sachs § 73 Rn 15). Der TdV (Flughafen) ist Inhaber der luftrechtlichen Genehmigung für den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld und kann gern. § 8 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) ein Planfeststellungsverfahren betreiben, wenn er eine wesentliche Änderung des bestehenden Flughafens beabsichtigt. Adressat der Entscheidung über den Planfeststellungsantrag ist der Antragsteller.

Von einer gewillkürten Verfahrensstandschaft kann vorliegend jedoch nicht ausgegangen werden, da der TdV den Planfeststellungsantrag für sich gestellt hat und der das Planfeststellungsverfahren abschließende Verwaltungsakt an den TdV als Berechtigten und Verpflichteten ergehen wird. Ob möglicherweise Geschäftsanteile des TdV (Flughafens), also der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH zu einem späteren Zeitpunkt auf private Dritte übertragen werden oder möglicherweise Anteile der FBS GmbH verkauft werden, ist sowohl für die Frage der Verfahrensstandschaft, als auch für die Frage der Berechtigung zur Antragstellung unerheblich.

Ansprüche auf Leistung und Entschädigung können zur gegebenen Zeit gegenüber dem Antragsteller beziehungsweise gegebenenfalls seinem Rechtsnachfolger geltend gemacht werden. Der Adressat für Forderungen von Berechtigten wird bestimmbar sein, denn die Möglichkeit, dass Planfeststellungsbeschlüsse auf einen Rechtsnachfolger übergehen, ist gerichtlich anerkannt worden (vgl. Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG 5. Auflage, § 35 Rn 195 unter Hinweis auf VGH München, NuR 1990, 175). Auch im hiesigen Verfahren stehen der Annahme der Rechtsnachfolgefähigkeit des beantragten Planfeststellungsbeschlusses nach Ansicht der Anhörungsbehörde keine

Bedenken entgegen, die sie von vornherein ausschließen würden. Denn auch im luftverkehrsrechtlichen Planfeststellungsbeschluss werden keine persönlichen Rechte und Pflichten geregelt, sondern solche, die an das beantragte Vorhaben und das davon betroffene Gebiet anknüpfen. Es ist daher nicht ersichtlich, weshalb eine Durchführung des beantragten Vorhabens durch einen möglicherweise von den jetzigen Trägern des Vorhabens verschiedenen Investor auf der Grundlage der im vorliegenden Verfahren zu treffenden abschließenden Entscheidung unzulässig sein soll.

Um der Befürchtung der Einwender, ein privater Rechtsnachfolger des jetzigen TdV könne beispielsweise im Planfeststellungsbeschluss auferlegte Auflagen nicht erfüllen oder insolvent werden, gerecht zu werden, schlägt die Anhörungsbehörde vor, den Planfeststellungsbeschluss mit geeigneten Nebenbestimmungen zur Vermeidung dieser Nachteile zu verknüpfen, zum Beispiel einer Bedingung, wonach jede vom Planfeststellungsbeschluss zugelassene Belastung jeweils nur dann realisiert werden dar-f, wenn die damit korrespondierenden Schutzvorkehrungen bereits verwirklicht sind.

2. Kein formeller Antrag der DB-AG vorhanden

Weiterhin wurde eingewendet, dass die Antragsunterlagen keinen formellen Antrag der DB-AG enthielten. Dies führe zur Ungültigkeit des Planfeststellungsantrages bezüglich der entsprechenden Maßnahmen.

Der Einwand war zunächst berechtigt, da im Planantrag vom Dezember 1999 als Antragsteller für die Deutsche Bahn die DB AG genannt war, jedoch die Vertreter der DB Netz AG und der DB Service AG unterzeichnet hatten. Auf Hinweis der Anhörungsbehörde, wurde der Planantrag nachgebessert und nun sind sowohl die DB Netz AG und der DB Service AG als Antragsteller bezeichnet. In Band A I Kap. 5 des Planantrags ist der Antrag der DB Netz AG und der DB Service AG auf Planfeststellung der Schienenanbindung enthalten.

3. ,,Salamitaktik”

Häufig brachten die Einwender vor, der eingereichte Planantrag entspreche nicht dem tatsächlichen Ausbauvolumen, dadurch werde das Ausmaß des wirklich angestrebten Endausbaus verschleiert. Dies stelle eine unzulässige ,,Salamitaktik“ dar.

Der tatsächlich geplante Endausbau solle den Bedarf bis zum Jahr 2070 abdecken – darauf weise der Zeithorizont der Privatisierungspläne und der Finanzierung, sowie die prognostische Darstellung der Passagierzahlen im BBF Gutachten zum Raumordnungsverfahren 1994 hin. Die jetzt vorgelegte Planung entspreche der damals als Baustufe 1 bezeichneten Bauphase, an die sich die Bauphasen 2 und 3 anschließen sollten. Es wird befürchtet, dass der Betreiber ein weiteres Planfeststellungsverfahren zur nochmaligen Vergrößerung des Flughafens um eine dritte und vierte Start- und Landebahn betreiben werde, wie es im Raumordnungsverfahren 1994 angedacht war.

Gegenstand des Anhörungsverfahrens ist der eingereichte Plan. Dieser besteht aus den Zeichnungen und Erläuterungen, die das Vorhaben, seinen Anlass und die von dem Vorhaben betroffenen Grundstücke und Anlagen erkennen lassen (§ 73 Abs. 1 Satz 2 VwVfG Bbg). Diese Planunterlagen werden der Entscheidung seitens der Planfeststellungsbehörde zugrunde gelegt. Ein nach dem gegebenenfalls zu erlassenden Planfeststellungsbeschluss durchzuführender Ausbau des Flughafens müsste gemäß § 8 Abs. 1 LuftVG wiederum planfestgestellt werden.

Es sind derzeit keine Anhaltspunkte dafür ersichtlich, dass der Flughafenausbau in anderen Dimensionen angedacht ist, als sich aus den Planunterlagen ergibt. Soweit in diesem Zusammenhang auf die Planung des Vorhabens zum Zeitpunkt des Raumordnungsverfahrens abgestellt wird, ist darauf hinzuweisen, dass aufgrund aktueller Prognosen der Stand des Raumordnungsverfahrens in diesem Punkt überholt ist.

4. Offene Fragen zur Finanzierung und Privatisierung

Weiterhin wurde eingewendet, in den Unterlagen fehle die Darlegung der finanziellen Durchführbarkeit des Vorhabens, sowie der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit gern. § 40 Abs. 1 Nr. 3 LuftVZO .

Die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Flughafenunternehmers ist grundsätzlich im Rahmen der Erteilung der luftrechtlichen Genehmigung seitens der Genehmigungsbehörde gern. § 6 Abs. 1 LuftVG i.V.m. § 41 LuftVZO zu prüfen. Das VerkPBG enthält jedoch bezüglich der luftrechtlichen Genehmigung eine Sonderregelung für die Anlegung von Verkehrsflughäfen im – hier eröffneten (s. u. 8.) – Anwendungsbereich des Gesetzes. Demnach hat die Planfeststellungsbehörde auch die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Flughafenunternehmers zu prüfen.

§ 10 Abs. 1 Satz 2 VerkPBG sieht vor, dass die Planfeststellungsbehörde den Betrieb des Flughafens regelt, was ansonsten im Kompetenzbereich der Genehmigungsbehörde liegt. In § IO Abs. 1 VerkPBG Satz 3 ist weiterhin geregelt, dass nach dem Ergebnis des Planfeststellungsverfahrens eine Genehmigung nach § 6 Abs. 1 des LuftVG zu erteilen ist. Dies deutet darauf hin, dass die Genehmigungsbehörde keinerlei Spielraum bezüglich der Genehmigungserteilung hat, sondern insoweit an die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss gebunden ist. Diese Auslegung ergibt sich auch aus den Gesetzesmaterialien zum Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz (BT-Drucksache 12/1092 S. 13 und 14). Dort heißt es zur Intention des Gesetzgebers, dass die Genehmigung für den Betrieb des Flugplatzes nach dem Ergebnis des Planfeststellungsverfahrens ohne weitere Öffentlichkeitsbeteiligung erteilt werden soll. Eine derartige Bindung der Genehmigungsbehörde an das Ergebnis des Planfeststellungsverfahrens sei systemgerecht.

Im Rahmen der Entscheidung über den Planfeststellungsantrag ist die Frage der Finanzierbarkeif des Vorhabens von Bedeutung, denn eine Planung, die zu verwirklichen nicht beabsichtigt oder die objektiv nicht realisierungsfähig ist, ist rechtswidrig. Die Planfeststellungsbehörde hat daher festzustellen, dass es im Zeitpunkt der Planfeststellung nicht ausgeschlossen ist, dass das planfestzustellende Vorhaben auch verwirklicht werden wird (BVerwGE 84, 123 ff, 128) und der Betreiber des Flughafens die notwendige wirtschaftliche Leistungsfähigkeit besitzt.

5. Behördenzuständigkeit

Die brandenburgische Planfeststellungsbehörde sei nicht berechtigt, einen Plan zu genehmigen, der Rechtswirkungen im Land Berlin entfalte. Für den Berliner

Teil des Vorhabens müsse ein gesondertes Planfeststellungs-verfahren unter Zugrundelegung des Berliner Verwaltungsverfahrensrechts durchgeführt werden.

Die Berechtigung der Behörden des Landes Brandenburg, einen Planfeststellungsbeschluss zu erlassen, der sich im Land Berlin und dem Land Brandenburg auswirkt, ergibt sich aus § 10 LuftVG. § 10 Abs. 1 Satz 2 LuftVG regelt die Zuständigkeit für die Durchführung des Planfeststellungs-verfahrens bei länderübergreifenden Vorhaben und damit auch die Anwendbarkeit des jeweils subsidiär geltenden Landesverfahrensrechts für alle von dem Planfeststellungsverfahren betroffenen Verfahrensbeteiligten und Verfahrenshandlungen. Der Regelung ist somit immanent, dass Verfahrensbeteiligte aus anderen Ländern dem Verfahrensrecht des zur Durchführung der Planfeststellung zuständigen Landes unterworfen werden.

Mit der zitierten Regelung wird seitens des Gesetzgebers eine klare Kollisionsregel geschaffen, die im Kern beinhaltet, dass bei der Frage nach der Zuständigkeit der ,,Schwerpunkt" des vom Vorhaben betroffenen Geländes entscheiden soll. Das geplante Vorhaben ,,Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld" betrifft sowohl Gelände auf dem Hoheitsgebieten des Landes Brandenburg als auch des Landes Berlin. Der größte Teil des betroffenen Gebietes liegt jedoch im Land Brandenburg, so dass dieses für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens zuständig ist. Als Behörden des Landes Brandenburg haben die Anhörungs- und auch die Planfeststellungsbehörde ausschließlich brandenburgisches Verfahrensrecht anzuwenden (vgl. § 1 Bbg VwVfG). Dies wurde durch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG 9 A 20.01) bestätigt.

6. Gemeinsames Verfahren gern. § 78 VwVfG Bbg

Vielfach wurde seitens der Einwender argumentiert, dass ein gemeinsames Planfeststellungsverfahren für die Bereiche Flughafen, Schiene und Straße nicht rechtmäßig sei.

Die unter Begründung der Konzentrationswirkung vorgenommene Auswahl von Vorhaben in den Planfeststellungsunterlagen sei zufällig und unvollständig, insoweit wird auf das Tanklager, die belasteten Straßen B 96 und B 96a sowie die Dresdner Bahn verwiesen. Darüber hinaus wird geltend gemacht, dass das verbundene Verfahren aus fachplanungsrechtlicher Sicht verfehlt sei, da sich

große Teile des anzubindenden Schienennetzes außerhalb des eigentlichen Planfeststellungsbereiches befänden. Im Widerspruch dazu befände sich das gesondert geführte Verfahren zum Bau B 96 neu und A 113 neu. Diese Verfahren müssten mit einbezogen werden.

Von mehreren Einwendern wird geltend gemacht, dass keine Befugnis zur Beantragung der Planfeststellung für die straßenbaurechtlichen Teile außerhalb des Flughafenzaunes, insbesondere des als Bundesfernstraße zu widmenden Anteils bestehe. Ausweislich des Handelsregisterauszuges besitze die FBS GmbH die Legitimation für ,,Betrieb und Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld für die Bereiche des Luftverkehrs sowie damit zusammenhängende Nebengeschäfte“.

Auch bei der Schienenanbindung könne die Konzentrationswirkung sich nur auf den Überschneidungsbereich (Bereich des Flughafengeländes) erstrecken, außerhalb dieses Bereichs sei ein selbständiges Planfest-stellungsverfahren durchzuführen.

Die Einwendungen sind zurückzuweisen. Die Anwendung der §§ 75, 78 VwVfG Bbg erfolgte in rechtmäßiger Weise. Die Rechtslage stellt sich insoweit wie folgt dar: §§ 75 und 78 VwVfG Bbg regeln die Planfeststellung innerhalb eines Verfahrens für notwendige Folgemaßnahmen und das Zusammentreffen mehrerer Vorhaben, die nur einheitlich entschieden werden können. Der vorliegende Planantrag bezieht sich im Hinblick auf diese Vorschriften auch auf die straßen- und schienenmäßige Anbindung des Flughafens. Damit ist durch den Planantrag ein einheitliches Planfeststellungsverfahren eingeleitet worden. Ein solches ist angesichts der mit dem Planantrag eingereichten Unterlagen auch zulässig.

6.1 Straßenmäßige Anbindung an das geplante Flughafengelände

*§ **75** Abs. 1 VwVfG Bbg erstreckt die Planungskompetenz der Planfeststellungsbehörde auf notwendige Folgemaßnahmen an anderen Anlagen. Die in den Planfeststellungsantrag einbezogenen Straßenanbindungen stellen solche Folgemaßnahmen dar.*

Eine ,,andere Anlage“ im Sinne dieser Vorschrift ist das vorhandene Straßennetz, insbesondere die B 96 alt und B 96 sowie die A 113 neu. Entsprechend dem für jede Planung geltenden Grundsatz der Problembewältigung sind in die Planung in umfassender Weise schlechthin alle

planerischen Gesichtspunkte einzubeziehen, die zur möglichst optimalen Verwirklichung der gesetzlich vorgegebenen Planungsaufgabe, aber auch zur Bewältigung der von dem Planvorhaben in seiner räumlichen Umgebung erst aufgeworfenen Probleme von Bedeutung sind (BVerwGE 57, 297 (299 ff) m. w.N.). Das Vorhaben muss mit den bestehenden Anlagen in Einklang gebracht werden.

Umfassf sind jedoch nur notwendige Folgemaßnahmen. Notwendig sind Folgemaßnahmen, die Probleme von einigem Gewicht betreffen. Vorliegend ist die straßenmäßige Anbindung des Flughafengeländes an die Bundesstraßen und die Bundesautobahn als Folgemaßnahme anzusehen. Denn die bisher vorhandene Flughafenanbindung reicht für den geplanten Ausbau nicht aus. Vielmehr stellt die Straßenanbindung eine unselbständige Maßnahme dar, die ohne das veranlassende Vorhaben (Flughafenausbau) nicht entstanden wäre.

Der Anwendbarkeit von § 75 Abs. 1 VwVfG Bbg steht auch nicht entgegen, dass eine vom Vorhabenträger mit zu erledigende Folgemaßnahme die für die anderen Anlagen bestehende originäre Planungskompetenz in ihrem Kern nicht antasten darf Selbst unvermeidbare Anpassungen fallen dann nicht unter den Begriff der Folgemaßnahme, wenn sie ein umfassendes eigenes Planungskonzept voraussetzen (BVerwG vom 12.02.1988 4 C 54/84 in NVwZ 1989, 153/154, NVwZ 1994, 1002 (1003)). Das ist jedoch bezüglich der straßenmäßigen Anbindung des Flughafengeländes nicht der Fall. Die zu errichtende Straßenanbindung nimmt als Folgemaßnahme an der Wirkung des § 75 VwVfG Bbg teil und stellt damit einen integrativen Bestandteil des Flughafenprojekts dar. Ohne die Straßenanbindung wäre die Funktionsfähigkeit des Flughafens nicht gegeben. Ein eigenes umfassendes Planungskonzept ist hier nicht erforderlich. In derartigen Fällen hat nach § 75 VwVfG Bbg nur ein einheitliches Planfeststellungsverfahren stattzufinden.

Bezüglich des in den Einwendungen teilweise geforderten Ausbaus der B 96 und L 76 handelt es sich nicht um eine notwendige Folgemaßnahme im Sinne des § 75 VwVfG Bbg. Eine einheitliche Planfeststellung im Sinne des § 78 VwVfG Bbg kommt insoweit ebenfalls nicht in Betracht, da der erforderliche funktionale Zusammenhang zwischen den Vorhaben nicht gegeben ist. Für den Ausbau der B96 und L76 sind unabhängig vom Ausbau des Flughafens Berlin Schönefeld eigenständige Planungen vorangetrieben worden und der Realisierungswille unabhängig vom Flughafenausbau bejaht worden. Für den Ausbau der B 96 manifestiert sich dies schon darin, dass dieser im Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) vom 15.11.1993 (Bedarfsplan für

Bundesstraßen) als vordringlicher Bedarf ausgewiesen wurde. Ebenso wurde der Ausbau der L 76 im Landesbedarfsplan des Landes Brandenburg vom 02.11.1995 als vordringlicher Bedarf eingeordnet.

Für die Notwendigkeit einer einheitlichen Entscheidung im Sinne des § 78 VwVfG ist insbesondere erforderlich, dass die Vorhaben gleichzeitig verwirklicht werden sollen (vgl. Kopp, § 78, Rn. 3). Dies ist bei dem weiteren Ausbau der B 96 / B 96 alt / A 113 aber gerade nicht der Fall. Für sämtliche der erwähnten Vorhaben sind die zeitlichen Planungen derart unabhängig voneinander, dass ihnen jeweils eigene Terminplanungen mit zum Teil erheblich voneinander abweichenden Zeithorizonten zu Grunde liegen. Von einer zeitgleichen Realisierungsabsicht kann daher nicht die Rede sein.

Es ist somit weder ein enger zeitlicher noch funktionaler Zusammenhang zwischen den o. g. Vorhaben erkennbar, der für eine gemeinsame Planfeststellung gemäß § 78 VwVfG Bbg aber erforderlich wäre.

6.2 Schienenmäßige Anbindung des geplanten Flughafengeländes

Die schienenmäßige Anbindung des geplanten Flughafengeländes ist - mit Ausnahme der Dresdner Bahn - nach § 78 Abs. 1 VwVfG Bbg zu beurteilen. Es treffen zwei selbständige Vorhaben, für deren Durchführung Planfeststellungsverfahren vorgeschrieben sind, derart zusammen, dass dafür nur eine einheitliche Entscheidung möglich ist, und es sind sogar beide Planfeststellungsverfahren bundesrechtlich geregelt. Weiterhin ist erforderlich, dass zwischen den Vorhaben ein enger zeitlicher, räumlicher und funktionaler Zusammenhang besteht und diese gleichzeitig verwirklicht werden sollen.

Planen mehrere Vorhabenträger gleichzeitig planfeststellungsbedürftige Baumaßnahmen, liegen selbständige Vorhaben vor, die eine Anwendung des § 78 VwVfG Bbg fordern, wenn sie nur einer einheitlichen Zulassungsentscheidung unterworfen werden können (vgl. BVerwG, Urteil vom 12. Februar 1988 - BVerwG 4 C 55.84 - Buchholz 316 § 78 VwVfG Nr. 2). Das ist der Fall, wenn jeder der Vorhabenträger zur sachgerechten Verwirklichung seines Planungskonzepts darauf angewiesen ist, dass über die Zulassung der zusammentreffenden Vorhaben nur in einem Verfahren entschieden wird (vgl. BVerwG, Beschluss vom 19. Dezember 1989 - BVerwG 4 B 224.89 - Buchholz 316 § 75 VwVfG Nr. 5).

Da für den Fall, dass der Planantrag für den Ausbau des Flughafens im Hinblick auf die Lage der einzelnen Flughafeneinrichtungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eine Änderung erfährt, eine entsprechende Änderung der Schienenanbindung erforderlich ist, beziehungsweise für den Fall, dass der Plan hinsichtlich des Flughafens gar nicht festgestellt wird auch die Schienenanbindung nicht erfolgt, liegt hier das Erfordernis einer einheitlichen Entscheidung vor.

Selbst wenn man jedoch der Ansicht wäre, dass es sich bei der schienenmäßigen Anbindung um ein vom Flughafenausbau lediglich verursachtes Folgevorhaben handelte, so stellte dies gleichwohl nach der Rechtsprechung des BVerwG keine Folgemaßnahme im Sinne des § 75 VwVfG Bbg dar. Das BVerwG legt einen strengen Maßstab an den Begriff der Folgemaßnahme im Sinne des § 75 VwVfG an. Danach fallen selbst unvermeidbare Anpassungen dann nicht unter den Begriff der Folgemaßnahme, wenn sie ein umfassendes eigenes Planungskonzept voraussetzen (siehe auch BVerwG vom 12.02.1988 4 C 54/84 in NVwZ 1989, 153/154, NVwZ 1994, 1002 (1003)).

In der Literatur wird teilweise vertreten, dass auf Fälle, in denen über ein Vorhaben mit dadurch verursachten Folgevorhaben zu entscheiden ist, auf das an sich mehrere Planfeststellungsverfahren Anwendung finden müssten, § 78 VwVfG analog anzuwenden sei (siehe hierzu Fundstellen bei Kopp, VwVfG 7. Auflage, 2000, § 78 Rn 7, Obermayer 3. Auflage 1999, § 78 Rn IO).

Nach beiden Auffassungen ist jedenfalls § 75 VwVfG Bbg auf die schienenmäßige Anbindung des Vorhabens - mit Ausnahme der Dresdner Bahn - nicht anzuwenden. Dass seitens der Bahnanbindung ein umfassendes eigenes Konzept erforderlich ist, zeigte sich auch in der Erörterung, in der verschiedene Konzepte bezüglich der Bahnanbindungen diskutiert wurden. Die Anwendbarkeit des § 75 VwVfG Bbg ist somit ausgeschlossen.

Anders stellt sich die Situation für die Dresdner Bahn dar. Dafür sind unabhängig vom Ausbau des Flughafens Berlin Schönefeld eigenständige Planungen vorangetrieben und der Realisierungswille unabhängig vom Flughafenausbau bejaht worden.

Bezüglich der Einwendung zu den Überschneidungsbereichen wurde bereits in der Erörterung seitens der Anhörungsbehörde darauf hingewiesen, dass nach § 78 VwVfG Bbg eine Folgemaßnahme, zum Beispiel beim Bau der A 113 neu,

auch außerhalb der Überschneidungsbereiche, nämlich bis zum nächstmöglichen Anschluss, berücksichtigt werden kann.

7. § 71 Luftverkehrsgesetz (LuftVG)

Mehrere Einwender trugen vor, dass sie § 71 LuftVG für verfassungswidrig halten. Eine diesbezügliche Entscheidung des BVerfG sei abzuwarten.

Die Einwendung ist nicht berechtigt. Auf Anfrage beim Bundesverfassungsgericht im März 2001, ob dort ein Verfahren zur Überprüfung der Verfassungsmäßigkeit der Regelung des § 71 LuftVG anhängig ist, wurde mitgeteilt, dass dies nicht der Fall ist. Gleichzeitig wurden zwei Nichtannahmebeschlüsse vom September und Oktober 2000 zu § 71 LuftVG beigefügt, aus denen hervorgeht, dass die Verfassungsbeschwerden aufgrund des Subsidiaritätsprinzips erfolglos waren. Die Verfassungsmäßigkeit des § 71 LuftVG sei auf dem Verwaltungsrechtsweg in Form der Inzidentprüfung klären zu lassen, was erst im Rahmen einer gerichtlichen Überprüfung des Planfeststellungsbeschlusses möglich wäre. Das Abwarten einer Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts kommt daher nicht in Betracht.

8. Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz

Mehrere Einwender sind der Ansicht, dass § 10 Verkehrswegeplanungs-beschleunigungsgesetz (VerkPBG) auf das Vorhaben ,,Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld“ keine Anwendung finde, weil dieser nur auf die Neuanlage von Verkehrsflughäfen anwendbar sei. Ein weiteres Argument ist, dass die Außenanlagen des Vorhabens (wie die landseitige Verkehrsanbindung, Trassen der Ver- und Entsorgung, Gewässeraus-baumaßnahmen) nicht dem VerkPBG unterliegen, da dieses nur für das Projekt selbst und nicht für ,,Nebenanlagen“ anwendbar sei.

Auch der geplante Ausbau des Flughafens Berlin Schönefeld unterliegt dem Regelungsbereich des VerkPBG. Lt. § 1 Abs. 1 Satz 1 Ziff. 3 VerkPBG (zuletzt geändert durch Gesetz vom 22.12.1999) gelten die Vorschriften dieses Gesetzes für die Planung des Baus und die Änderung von Verkehrsflughäfen u.a. in den Ländern Berlin und Brandenburg. Demnach fällt auch der Ausbau eines bereits bestehenden Flughafens als ,,Änderung“ unter den Geltungsbereich des VerkPBG. Im Übrigen ist durch die Entscheidungen des

BVerwG zu den Flughäfen Leipzig (BVerwG 11 VR 9/97) und Erfurt (BVerwG 11 A 1/97) die Anwendbarkeit des VerkPBG auf bestehende Flughäfen bestätigt worden.

§ IO VerkPBG hingegen regelt die Frage der vorherigen Genehmigung nach § 6 Abs. 1 LuftVG. Mit Änderung des § 8 Abs. 6 LuftVG durch das Planungsvereinfachungsgesetz vom 17.12.1993 (BGBl. I, S. 2123) ist der grundsätzliche Streit um die Reihenfolge von Genehmigung und Planfeststellung beigelegt worden (Giemulla/Schmidt zu § 8 LuftVG Rn 3). Inwieweit die Anwendbarkeit des § IO VerkPBG auf einen Ausbau des Flughafens angezweifelt werden kann, ist nicht nachvollziehbar.

Zur Frage der Anwendbarkeit des VerkPBG auf ,,Außenanlagen" des Flughafens ist Folgendes auszuführen:

Gern. § 1 Abs. 1 Satz 2 VerkPBG gehören zu den Verkehrswegen auch die für den Betrieb von Verkehrswegen notwendigen Anlagen. Die Namensgebung des Gesetzes und die Aufzählung in § 1 Abs. 1 VerkPBG zeigen, dass der Begriff ,,Verkehrsweg" nicht in einem engeren technischen Sinne sondern medial (Wasser, Straße, Schiene, Luft) zu verstehen ist. Auch Verkehrsflughäfen sind als Teil der Luftstraßen in diesem Sinne Verkehrswege (Ronellenfitsch in DVBl. 1994, S. 441, 443). Daher sind auch die für den Betrieb des Verkehrsflughafens notwendigen Anlagen vom Geltungsbereich des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes umfasst.

Dasselbe gilt auch für die schienenmäßige Anbindung, die nach § 78 VwVfG Bbg zu beurteilen ist (s.o. unter Punkt 6). Denn für die Anwendbarkeit des VerkPBG kommt es lediglich darauf an, ob das Vorhaben unter den Anwendungsbereich des Gesetzes fällt. Die schienenmäßige Anbindung unterfällt § 1 Abs. 1 Nr. 1 VerkPBG. Die Art der Verfahrensdurchführung, d. h. ob es sich um ein gemeinsames Verfahren gern. § 78 VwVfG Bbg handelt oder nicht ist insofern ohne Belang.

Auch das BVerwG ist unabhängig davon, ob ein gemeinsames Verfahren i. S. d. § 78 VwVfG vorlag, von der Anwendbarkeit des VerkPBG ausgegangen, soweit dessen Anwendungsbereich eröffnet war (vgl. BVerwG NVwZ 1996, 389-392 und 1103).

9. Fehlendes Sachbescheidungsinteresse

In den Einwendungen wird zum Teil geltend gemacht, dass den Antragstellern das Sachbescheidungsinteresse fehle, da der Flughafenausbau für die FBS aufgrund der Überschuldung von mehr als 800 Mio. DM nicht finanzierbar sei und ein privater Investor nicht absehbar sei. Teilweise wurde auch vorgetragen, dass es den Antragstellern des DB-Konzerns mangels einer auskömmlichen Finanzierung am Sachbescheidungsinteresse fehle. Das Vorhaben sei im Bundesschienenwegeausbaugesetz nicht vorgesehen.

Im derzeitigen Verfahrensstadium kann den An fragstellern das Sachbescheidungsinteresse aufgrund der Finanzierbarkeif des Projektes nicht abgesprochen werden.

Das Sachbescheidungsinteresse im Verwaltungsverfahren entspricht dem Rechtschutzbedürfnis im Verwaltungsprozess. Unter dem Sachbescheidungsinteresse ist das schutzwürdige Interesse eines Beteiligten zu verstehen, dass ihm gegenüber eine Sachentscheidung getroffen wird (Obermayer VwVfG, 3. Auflage, vor § 9 Rn 81). Gleichzeitig soll das Vorliegen eines Sachbescheidungsinteresses sicherstellen, dass die Behörde vor überflüssigem Handeln und damit vor sinnlosem Personal- und Sachaufwand bewahrt wird. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts fehlt es am Antrags- oder Sachbescheidungsinteresse für einen Erlaubnisan trag, wenn der Antragsteller an der Verwertung der von ihm beantragten Erlaubnis gehindert, die Erlaubnis für ihn also nutzlos wäre (BVerwGE, NVwZ 1990, 559-561), d. h. wenn ihr Hindernisse entgegenstehen, die ,,schlechthin" nicht auszuräumen sind (BVerwG NVwZ 1994, 482).

Das Sachbescheidungsinteresse fehlt, wenn der Antragsteller – nicht nur vorübergehend – aus tatsächlichen oder rechtlichen Gründen offensichtlich von der begehrten Entscheidung keinen Gebrauch machen kann (Obermayer a.a. 0. Rn 84).

Dass die finanzielle Realisierung des Vorhabens ein ,,schlechthin" nicht ausräumbares Hindernis darstellt, ist nicht ersichtlich. Im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses ist jedoch zu prüfen, ob die objektive Realisierbarkeit des Vorhabens, insbesondere auch bezüglich der Finanzierbarkeif, gewährleistet ist.

10. Der Flughafenbetreiber stehe noch nicht fest

Es wird eingewendet, dass der TdV (Flughafen) nicht der zukünftige Baulastträger und Betreiber sei. Da der Betreiber noch nicht bekannt sei, könne das Planfeststellungsverfahren die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Flughafenbetreiber und der durch den Plan Betroffenen nicht rechtsgestaltend regeln.

Die TdV sind der Auffassung, dass die FBS als Betreiber des derzeitigen Flughafens Berlin Schönefeld zuständig sei, den für eine wesentliche Änderung des Verkehrsflughafens erforderlichen Planfeststellungsantrag nach § 8 Abs. 1 LuftVG zu stellen. Für diese rechtliche Ausgangslage sei es unerheblich, ob später Geschäftsanteile an einen privaten Dritten veräußert werden. Der Planfeststellungsbeschluss regle nach § 9 Abs. 1 LuftVG alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen in Bezug auf das Ausbauvorhaben rechtsgestaltend.

Nach Ansicht der Anhörungsbehörde stellt die Tatsache, dass die FBS das Vorhaben möglicherweise nicht selbst realisiert, kein Verfahrenshindernis dar.

Denn ein Planfeststellungsbeschluss stellt einen rechtsgestaltenden Verwaltungsakt mit dinglichen Auswirkungen dar (Stelkens, Bonk, Sachs, VwVfG, 5. Auflage, § 74 Rn 19 unter Hinweis auf BVerwGE 29, 282, 283; BVerwGE 38, 152, 156). Da dingliche Verwaltungsakte denjenigen Personenkreis betreffen, dem die durch die Regelung begründeten öffentlich-sachenrechtlichen Rechte zustehen und den die öffentlich-sachenrechtlichen Pflichten verpflichten sollen, entfalten die sachbezogenen Regelungen ihre Wirkung nicht nur gegenüber dem Adressaten des Verwaltungsaktes, sondern auch gegenüber dessen Rechtsnachfolger.

Das LuftVG regelt nicht, ob der luftrechtliche Planfeststellungsbeschluss der Rechtsnachfolge fähig ist.

Die Möglichkeit, dass Planfeststellungsbeschlüsse auf einen Rechtsnachfolger übergehen, ist gerichtlich anerkannt worden (vgl. Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG 5. Auflage, § 35 Rn 195 unter Hinweis auf VGH München, NuR 1990, 175). Auch im hiesigen Verfahren stehen der Annahme der Rechtsnachfolgefähigkeit des beantragten Planfeststellungsbeschlusses nach Ansicht der Anhörungsbehörde keine Bedenken entgegen, die sie von vornherein

ausschließen würden. Denn auch im luftverkehrsrechtlichen Planfeststellungsbeschluss werden keine persönlichen Rechte und Pflichten geregelt, sondern solche, die an das beantragte Vorhaben und das davon betroffene Gebiet anknüpfen. Es ist daher nicht ersichtlich, weshalb eine Durchführung des beantragten Vorhabens durch einen möglicherweise von den jetzigen Trägern des Vorhabens verschiedenen Investor auf der Grundlage der im vorliegenden Verfahren zu treffenden abschließenden Entscheidung unzulässig sein soll.

Um der Befürchtung der Einwender, ein privater Rechtsnachfolger des jetzigen TdV könne beispielsweise im Planfeststellungsbeschluss auferlegte Auflagen nicht erfüllen oder insolvent werden, gerecht zu werden, schlägt die Anhörungsbehörde vor, den Planfeststellungsbeschluss mit geeigneten Nebenbestimmungen zur Vermeidung dieser Nachteile zu verknüpfen, z.B. einer Bedingung, wonach jede vom Planfeststellungsbeschluss zugelassene Belastung jeweils nur dann realisiert werden darf, wenn die damit korrespondierenden Schutzvorkehrungen bereits verwirklicht sind.

11. Die Antragsunterlagen seien hinsichtlich ihrer Verständlichkeit zu beanstanden

Da die Planfeststellungsunterlagen unverständlich seien, sei es den Betroffenen unmöglich, den Sachverhalt vollständig zu erfassen und die Auswirkungen auf sie zu erkennen.

Aufgrund der Fülle der Aussagen, Verknüpfungen, Verweise, Quellen, Gutachten, veraltetem Kartenmaterial usw. lasse sich die persönliche Betroffenheit nicht ohne fremde Hilfe erkennen, sowie Rechte daraus ableiten. Die Betroffenen seien in der Regel nicht in der Lage, Richtiges von Falschem zu unterscheiden, die Konsequenzen richtig zu erkennen und gegeneinander abzuwägen. Aufgrund des für Laien zu komplizierten Aufbaus der Unterlagen wäre eine Beratung angebracht gewesen. In den Auslegungsstellen habe fachkundiges Personal, welches Fach- und Detailfragen verbindlich hätte beantworten können, gefehlt. Außerdem wird das Fehlen eines Stichwortverzeichnisses bemängelt.

Für die meist fachlich nicht vorgebildeten, betroffenen Anwohner hätte eine allgemeinverständliche zusammenfassende Dokumentation erstellt werden

müssen, die sich eignet, den Bürgern die wichtigsten Informationen für die Beurteilung ihrer Rechtslage zu geben.

Die TdV tragen dazu vor, dass allen interessierten Bürgern das BBI Informationszentrum für alle Fragen zum BBI Projekt zur Verfügung gestanden habe. Darüber hinaus habe der sogenannte Wegweiser als Benutzerhandbuch zur besseren Verständlichkeit des Aufbaus, der Gliederung und zum besseren Auffinden von Informationen bereitgestanden.

Die Anhörungsbehörde ist der Ansicht, dass die Planantragsunterlagen in Bezug auf Ihre Verständlichkeit für die Bürger nicht zu beanstanden sind.

Die gesetzliche Regelung des § 73 Abs. 1 Satz 2 VwVfG Bbg bestimmt den Inhalt des Plans. Dieser Plan ist gemäß § 73 Abs. 2 VwVfG Bbg sowohl den Trägern öffentlicher Belange zur Stellungnahme zuzuleiten, als auch in den Gemeinden, in denen sich das Vorhaben auswirkt, auszulegen.

Aus der Tatsache, dass die Unterlagen den fachlichen Anforderungen der Träger öffentlicher Belange gerecht werden müssen, ergibt sich nach Ansicht der Anhörungsbehörde, dass die Unterlagen auf einem wissenschaftlich hohen Niveau abgefasst sein müssen. Derartige Unterlagen sind oftmals zwangsläufig sehr komplex und verwenden Fachtermini, so dass sie für einen Laien im Detail schwer verständlich sind. Da nach der gesetzlichen Regelung dieselben Planunterlagen in den Gemeinden auszulegen sind, die auch den Trägern öffentlicher Belange vorzulegen sind, kann es nicht erforderlich sein, dass die Planunterlagen von jedem einzelnen Bürger in ihrer Gesamtheit verstanden werden. Es muss vielmehr ausreichend sein, wenn die Planunterlagen geeignet sind, dem interessierten Bürger und den interessierten Gemeinden ihr Interesse an Information und Beteiligung durch Anregung und Bedenken bewusst zu machen und dadurch eine auf das geplante Vorhaben bezogene Öffentlichkeit herzustellen (Rudolf Steinberg, Fachplanung unter Hinweis auf B VerwG Urteil vom 06.12.1986, BVerwGE 75, 214, 223).

Diesen Anforderungen werden die im hiesigen Planfeststellungsverfahren vorliegenden Unterlagen nach Ansicht der Anhörungsbehörde gerecht. Diese Einschätzung wird insbesondere auch durch die Tatsache gestützt, dass eine sehr große Anzahl fachlich qualifizierter Einwendungen bei der Anhörungsbehörde eingegangen sind.

Eine Beratung in den Auslegungsstellen war aus Sicht der Anhörungsbehörde nicht angezeigt, da nach der Konzeption des Anhörungsverfahrens der Erörterungstermin die Möglichkeit zu Nachfragen an die Träger des Vorhabens eröffnet. Im Rahmen der Auslegung sollen die Betroffenen lediglich die Möglichkeit erhalten, ihre Betroffenheit generell zu erkennen und entsprechende Einwendungen einzureichen. Da an die Einwendungen keine hohen inhaltlichen Anforderungen gestellt werden, ist eine Beratung in diesem Zusammenhang nicht erforderlich.

12. Antragsunterlagen

12.1 Vollständigkeit

Es wird eingewendet, die Auslegung des Planes und die Einholung der behördlichen Stellungnahmen hätte erst nach Zugang der vollständigen Unterlagen veranlasst werden dürfen.

Vollständigkeit liege jedoch nicht vor, weil unter anderem:

die Planung der in Mittelfeldlage zu errichtenden Hochbauten für die Passagier- und Frachtabfertigung sowie die Nebenanlagen fehlten (siehe dazu unter IV.);

die Gashochdruckleitungen nicht berücksichtigt worden seien (siehe dazu unter VII.);

Schadstoffbelastungen nicht berücksichtigt worden seien (siehe dazu unter VI.);

das Recht auf Unversehrtheit, Gesundheit und Schutz des Eigentums nicht berücksichtigt worden sei (siehe dazu unter V., VI., XIV. und XV.);

die Zusammenfassung nach dem UVPG fehle;

der Antrag auf Schließung des Flughafens Tempelhof sowie des Antragsentwurfs für die Schließung von Tegel fehle (siehe dazu unter II.);

Unterlagen zur Standortwahl und Standortbegründung fehlen (siehe dazu unter II.);

eine Einbeziehung des Tanklagers in die Planungen fehle (siehe dazu unter IV.);

die Beurteilung nach § 50 BImSchG fehle;

im Planfeststellungsverfahren keine Prognosen über das Aufkommen von zusätzlichem Pkw Verkehr während der Bauphase ersichtlich seien (siehe dazu unter VI.);

die U-Bahn Anbindung in die Planfeststellung mit einzubeziehen sei (siehe dazu unter IV.);

die in Nr. 2 des Antrags genannten Unterlagen ebenfalls nicht nur nachrichtlich aufgenommen werden, sondern der Planfeststellung unterliegen müssten, da es sich um wesentliche Inhalte handele (insbesondere UVP). Das Verfahren müsse daher wiederholt werden.

Es wurde außerdem eingewendet, der Antrag müsse das von dem potenziellen privaten Betreiber angestrebte Konzept zum Antragsgegenstand haben, da es die Grundlage für die Beurteilung aller Lärm-, Schadstoff- und Risikobetroffenheit darstelle.

Die TdV haben zu diesen Einwendungen wie folgt Stellung genommen:

Die TdV begehren für eine Zahl von planfeststellungsbedürftigen Teilvorhaben lediglich die bauplanungsrechtliche Zulassungsprüfung. Dass dieses Vorgehen grundsätzlich möglich sei, ergäbe sich schon aus der Auslegung des § 9 Abs. 1 S. 3 LuftVG, der deutlich mache, dass die Konzentrationswirkung luftrechtlicher Planfeststellungsbeschlüsse nicht absolut sei.

Die Einbeziehung des Tanklagers in die Planfeststellung sei nicht zwingend notwendig, da der Flughafen bereits über das vorhandene Tanklager versorgt und insofern erschlossen sei. Die erforderlichen Genehmigungen für die im Laufe des Ausbaus notwendige Erweiterung des Tanklagers würden vom Besitzer des Tanklagers in eigener Verantwortung beantragt werden.

§ 50 BImSchG sei eine nicht konkretisierte pauschale Vorgabe zum Schutz von Wohngebieten bei raumbedeutsamen Planungen. Nach den Ergebnissen der Fachgutachten sowie der UVS seien in den Wohngebieten der Umgebung keine

gesundheitsschädlichen Umwelteinwirkungen zu befürchten. Soweit erhebliche Belästigungen vorlägen, könnten ggf. passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen bzw. im Planfeststellungsbeschluss festgesetzt werden.

In das Planfeststellungsverfahren seien nur die im ursächlichen Zusammenhang mit dem Ausbau stehenden Maßnahmen aufzunehmen. Eine Verlängerung der U-Bahn sei keine notwendige Folgemaßnahme des Flughafenausbaus; gemäß der Verkehrsprognose der TdV tragen im Schienenverkehr Flughafenexpress und S-Bahn mit deutlichem Abstand die Hauptlast des Verkehrs. Eine verfestigte Planung für die U 7 läge im Übrigen nicht vor.

Bei den Umsiedlungsverträgen mit den Gemeinden Diepensee und Selchow handle es sich um Verträge zugunsten Dritter, die nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens seien. Durch die Realisierung der Umsiedlungsverträge würden die durch das zur Planfeststellung beantragte Vorhaben aufgeworfenen Konflikte in den entsprechenden Gemeindebereichen gelöst. Es sei rechtlich zulässig, die Konfliktbewältigung eines Ausbauvorhabens begleitend zu einem Planfeststellungsvorhaben auch durch zivilrechtliche, den Vorhabensträger bindende Verträge sicherzustellen. Der Planfeststellungsbehörde sei es rechtlich möglich, die Vollziehung der Umsiedlungsverträge durch Auflagen oder Bedingungen zur Voraussetzung der Realisierung eines Planfeststellungsbeschlusses für das Ausbauvorhaben zu machen.

Das Privatisierungsverfahren verlaufe abgetrennt vom Planfeststellungsverfahren. Der Planfeststellungsantrag stelle die für den einzig verbindlichen Antragsgegenstand maßgebliche Planung der Vorhabensträger dar. Ob die (ggf. anderen) Vorhabensträger später Änderungsanträge stellen, sei weder absehbar noch für das hiesige Verfahren relevant.

Die Schließung von Tegel und Tempelhof werde in eigenständigen Genehmigungsverfahren verfolgt. Die Inbetriebnahme des zur Planfeststellung nachgesuchten Vorhabens könnte von einer entsprechenden Bedingung abhängig gemacht werden.

Die gemäß § 73 Abs. 1 S. 2 VwVfG Bbg nachrichtlich beigefügten Unterlagen, insbesondere die Umweltverträglichkeitsstudie unterlägen nicht unmittelbar der Planfeststellung. Sie dienten der Beurteilung des Vorhabens im Hinblick auf die durch das Verfahren und etwaige dadurch bedingte Folgemaßnahmen

berührten öffentlichen und privaten Belange und subjektiven öffentlichen Rechte.

Zu *den einzelnen Punkten nimmt die Anhörungsbehörde wie folgt Stellung:*

Hinsichtlich der Gashochdruckleitungen ist seitens der Anhörungsbehörde eine Ergänzung der Planfeststellungsunterlagen veranlasst worden. Es wurde der Plan ,,Leitungsbestand Gashochdruckleitungen Bauschutzbereich" von Herrn Dipl. Ing. Udo Bertels, Flughafen Schönefeld, 28.05.2001 nachgereicht.

Im Hinblick auf eine Zusammenfassung nach dem UVPG sind die Planantragsunterlagen nicht unvollständig.

Die zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen i. S.d. § 11 UVPG gehört nicht zu den Unterlagen nach § 6 UVPG, auf die sich gemäss § 9 UVPG die Einbeziehung der Öffentlichkeit erstreckt.

Eine Auslegung der zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen ist daher schon aus Rechtsgründen abzulehnen. Sie wird im Übrigen regelmäßig erst zu einem späteren Zeitpunkt, nach der Beteiligung der Öffentlich keif, erstellt.

Das BlmSchG gilt gemäß § 2 Abs. 2 BlmSchG nicht für Flugplätze. Somit kommt das Fehlen einer Beurteilung, die im Übrigen von § 50 BlmSchG auch gar nicht vorgesehen ist, nicht in Betracht.

Die Frage, ob möglicherweise von einem potenziellen privaten Betreiber ein anderes Konzept angestrebt werden könnte, ist nach Ansicht der Anhörungsbehörde im hiesigen Verfahren irrelevant. Der Verfahrensgegenstand wird durch den Planantrag bestimmt. Andere Konzepte könnten auf Grundlage des hier beantragten Planes nicht ohne Planänderung verwirklicht werden.

Die Schließungsanträge für die Flughäfen Tegel und Tempelhof sind kein notwendiger Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen, obgleich die Schließung dieser beiden Flughäfen konzeptionell eine Voraussetzung für das beantragte Vorhaben darstellt. Entsprechende Schließungsanträge sind bei der zuständigen Luftfahrtbehörde des Landes Berlin gestellt worden.

Da aus Sicht der Anhörungsbehörde nur solche Dinge beantragt wurden, die zum bestehenden Flughafen hinzukommen sollen und das hinsichtlich des

Tanklagers derzeit nicht der Fall ist, bezieht sich der Planfeststellungsantrag auch nicht auf das Tanklager.
Dies ist nach Ansicht der Anhörungsbehörde aus folgenden Gründen auch nicht erforderlich:

Zwar bedarf die Anlegung und Änderung von Flughäfen gern. § 8 Abs. 1 LuftVG der Planfeststellung, wobei die Frage, welche Anlagen eines Flughafens vom Begriff der ,,Flugplatzanlage" umfasst sind, gesetzlich nicht geregelt und daher durch Auslegung zu ermitteln ist. Auch ist eine Ausdehnung des Begriffs auf Tankanlagen für Luftfahrzeuge möglich. (Hofmann/Grabherr, Luftverkehrsgesetz, § 8 Rn 23).

Dennoch ist eine Einbeziehung eines neuen Tanklagers in das vorliegende Verfahren aus Sicht der Anhörungsbehörde nicht erforderlich, da der derzeit bestehende Flughafen Berlin-Schönefeld bereits über ein Tanklager verfügt. Mit dem bereits vorhandenen Tanklager kann die Funktionsfähigkeit des Flughafens aus Sicht der Anhörungsbehörde bei entsprechender Belieferungsfrequenz gewährleistet werden. Daher bedarf es zur Sicherstellung eines gefahrlosen Betriebs von Luftfahrzeugen vorliegend keines neuen Tanklagers oder einer Erweiterung des bestehenden.

Die Forderung, das Verfahren unter Einbeziehung der unter Nr. 2 des Antrags nachrichtlich genannten Unterlagen zu wiederholen, ist aus Sicht der Anhörungsbehörde unbegründet. Denn die TdV entscheiden mit Ihrem Planfeststellungsantrag, was sie zum Gegenstand der Planfeststellung machen.

Insbesondere die UVP unterliegt nicht der Planfeststellung, sie gewährleistet vielmehr die obligatorische Prüfung der Umweltauswirkungen des Projekts in einem förmlichen Teilverfahren. Die in der UVP zusammengestellten Umweltbelange sind im Rahmen der Entscheidung über den Planfeststellungsantrag in den Abwägungsprozess einzustellen, sie werden selbst jedoch nicht planfestgestellt.

Auf die weiteren im Rahmen der Unvollständigkeit angesprochenen Themen wird, wie bereits in den Klammerzusätzen vermerkt, an anderen Stellen dieser Stellungnahme eingegangen.

12.2 Anstoßwirkung

Die Anstoßwirkung fehle, weil:

> die Unterlagen den unzutreffenden Eindruck erwecken würden, dass Bürger von dem Vorhaben höchstens zumutbar oder auch gar nicht betroffen werden, wodurch die Betroffenen über das Ausmaß ihrer tatsächlichen Betroffenheit getäuscht und von der Erhebung einer Einwendung abgehalten würden;
>
> die Unterlagen nicht erkennen ließen, in welchem Umfang wegen der Lärmbelastung eine Planungsbetroffenheit auf Seiten der Gemeinden vorhanden sei.

Die TdV sind der Ansicht, die ausgelegten Unterlagen entsprächen den gesetzlichen Vorgaben gemäß § 73 Abs. 1 VwVfG Bbg und § 40 Abs. 1 LuftVZO analog. Aufgrund dieser Vorgaben sei es erforderlich, Gutachten und Planungsunterlagen, die ein bestimmtes Fachthema behandeln, vorzulegen. Eine Abhandlung unterschiedlicher fachlicher Themen in einer einzigen Unterlage bzw. einem allumfassenden Gutachten sei in vielen Fällen aus Gründen der wissenschaftlichen Systematik und des Urheberrechts des einzelnen Wissenschaftlers nicht möglich. Es sei unschädlich, wenn bestimmte Unterlagen von einzelnen Betroffenen fachlich nicht in allen Details nachvollzogen werden könnten. Die erstellten Unterlagen dienten der umfassenden Würdigung des Vorhabens durch die Planfeststellungsbehörde und ermöglichen den Trägern öffentlicher Belange, die in besonderer Weise Träger fachlicher Kompetenz sind, die von ihnen wahrzunehmenden Belange in den Unterlagen zu identifizieren. Daher müssten die Unterlagen nach Sprache und Inhalt wissenschaftlichen Standards entsprechen.

Das Auslegungsverfahren habe für die betroffenen Bürger eine Anstoßfunktion. Die Bürger sollen auf ihre mögliche Betroffenheit hingewiesen werden und den ,,Anstoß“ bekommen, ihre Rechte im Rahmen des weiteren Verfahrens durch Einwendungen und die nachfolgende Teilnahme an Erörterungsterminen wahrzunehmen. Diese Funktion werde von den seitens der Träger des Vorhabens eingereichten Unterlagen erfüllt. Es sei weder nach der Gesetzeslage vorgesehen noch realisierbar, dass alle betroffenen Bürger in die Lage versetzt werden, die Antragsunterlagen in ihrer Gesamtheit zu erfassen

und einer ähnlichen Würdigung zu unterziehen, wie die Planfeststellungsbehörde.

Durch die von den TdV beigegebenen Inhaltsverzeichnisse und Gliederungen sei es den Betroffenen möglich, sich problemlos in den Akten zurechtzufinden. Außerdem hätten die TdV über das gesetzlich geforderte Maß hinaus einen sog. Wegweiser für den Planfeststellungsantrag herausgegeben, der den Interessenten das Auffinden konkreter Informationen und Themenbereiche erleichtert, sowie den Aufbau der Antragsunterlagen in allgemeinverständlicher Weise erläutert habe.

Die Anhörungsbehörde vertritt zur Auslegungsreife der Unterlagen folgenden Standpunkt:

Die Anhörungsbehörde hat die Unterlagen formal – nicht inhaltlich – auf Widerspruchslosigkeit, Verständlichkeit und Erkennbarkeit der Betroffenheit geprüft und daraufhin eine umfangreiche Überarbeitung durch die TdV veranlasst. Nach umfangreichen Änderungen seitens der TdV wurden die Antragsunterlagen dann ausgelegt. Nach Ansicht der Anhörungsbehörde ging von den ausgelegten Unterlagen die erforderliche Anstoßwirkung aus und sie waren hinsichtlich ihrer Vollständigkeit in diesem Verfahrensstadium nicht zu beanstanden. Alle nach den gesetzlichen Vorschriften erforderlichen und zahlreiche andere Unterlagen wurden ausgelegt.

Die in den Planunterlagen enthaltenen Informationen sind ausreichend, um Kenntnis über die mögliche Betroffenheit zu erlangen und die Betroffenen zur Äußerung von Bedenken und Anregungen zu veranlassen.

Mit den Planunterlagen wurden die Unterlagen ausgelegt, die für eine sachliche Auseinandersetzung mit dem Vorhaben erforderlich sind. Von Ihnen geht die sog. ,,Anstoß Wirkung“ aus. Eine Auslegung der sog. Y-Akten ist nicht erforderlich (im Einzelnen s. u.).

Auch die Tatsache, dass das gesamte thematische Spektrum der Planunterlagen in den zahlreichen Einwendungen angesprochen wurde, spricht für das Vorliegen der Anstoß Wirkung.

12.3 Aktualität der Unterlagen

Seitens der Einwender und Betroffenen wurde eingewandt, dass die Pläne, die die Bausubstanz darstellen sollen, überaltert seien und nicht vermögen, die heutige Bausubstanz und Ortsstruktur darzustellen. Außerdem seien die verschiedenen Berechnungen zugrunde gelegten Einwohnerzahlen zu gering angesetzt, da neben den Dauereinwohnern auch z.B. Urlauber und Sommergrundstücksbewohner betroffen seien. Von April bis Oktober würden ca. 1000 Erholungsgrundstücke von 3000 Bürgern zusätzlich bewohnt, was in den Antragsunterlagen bei der Einwohnerzahl nicht berücksichtigt werde.

Die Planung beruhe zum Teil auf veralteten Daten und nicht korrekten Karten und Fakten, zum Beispiel seinen neue Wohngebiete und die neue Führung der B 101 bei Großbeeren nicht verzeichnet. Im Bezirk Köpenick seien zahlreiche Planausweisungen nicht, unvollständig oder fehlerhaft eingetragen.

Die TdV nahmen dazu wie folgt Stellung:

Zur Erstellung der Planunterlagen einschließlich der Grunderwerbspläne seien die amtlichen Daten bestände der topografischen Karten vom Landesvermessungsamt Brandenburg und die amtlichen Daten der Liegenschaftskarten der zuständigen Kataster- und Vermessungsämter der Landkreise bzw. der Stadtbezirke von Berlin zugrunde gelegt worden.

Eine Aktualisierung der Datenbestände erfolge in den örtlich zuständigen Kataster- und Vermessungsämtern und könne dort auch abgerufen werden.

Die Einwohnerzahlen beruhten auf den Angaben der jeweiligen Einwohnermeldeämter bzw. den Angaben der Ämter für Statistik und enthielten den tatsächlichen Bestand an Bebauung. Es seien außerdem die noch nicht realisierten Einwohnerpotenziale in genehmigten oder bereits in Realisierung befindlichen B-Plan-Gebieten, sowie das Nachverdichtgungspotenzial berücksichtigt worden.

Auch die Erholungsgebiete seien berücksichtigt worden, jedoch sei eine Registrierung der Erholungssuchenden aufgrund der extremen jahreszeitlichen und witterungsbedingten Schwankungen und vor dem Hintergrund der nicht erheblichen Betroffenheit unterblieben. Wochenendhäuser dienen gerade nicht dem dauerhaften Wohnen von Menschen, weshalb sie daher grundsätzlich

auch nicht des gleichen Schutzniveaus wie Wohnhäuser und Wohnungen bedürften.

Zu *dem Einwand, die ausgelegten Unterlagen seien nicht auf dem aktuellen Stand gewesen und Urlauber sowie Sommergrundstücksbewohner hätten keine Berücksichtigung gefunden, nimmt die Anhörungsbehörde wie folgt Stellung:*

Von den ausgelegten Unterlagen ging nach Ansicht der Anhörungsbehörde die sog. Anstoßwirkung aus. Hinsichtlich der nicht dauerhaften Einwohner der betroffenen Gebiete folgt das daraus, dass aus den Planantragsunterlagen die betroffenen Gebiete ablesbar waren. Damit konnten auch beispielsweise Sommergrundstücksbewohner erkennen, ob ihr Grundstück von dem geplanten Vorhaben beeinträchtigt wird und dementsprechend Einwendungen erheben. Die Frage, welche Berücksichtigung die Sommergrundstücksbewohner, Urlauber etc. im Rahmen der Entscheidung über den Planfeststellungsantrag finden werden, ist für die Auslegungsreife und Anstoßwirkung der Unterlagen nicht relevant.

Auch die möglicherweise nicht dem aktuellen Stand entsprechende Darstellung der Bausubstanz ist im Rahmen der Anstoßwirkung unschädlich. Denn es ist ausreichend, wenn die betroffenen Eigentümer bzw. Mieter erkennen können, dass ihre Gebäude möglicherweise durch das Vorhaben beeinträchtigt werden.

13. Einwendungen im Zusammenhang mit der Auslegung

13.1 Bekanntmachung

Die ortsübliche Bekanntmachung sei fehlerhaft gewesen, da die Bürger darauf hingewiesen werden müssen, dass nicht nur der Plan selbst, sondern auch die UVP ausliegt und Einwendungen zur UVP erhoben werden können.

Die Orte und Termine der Unterlagenauslage, sowie die Bedeutung dieses Verfahrens für alle in Zukunft von den Auswirkungen des Flughafensausbaus betroffenen Bürger sei zu wenig publik gemacht worden.

Es wurde außerdem kritisiert, dass keine persönliche Benachrichtigung über die Auslegung erfolgte. Dies gelte insbesondere für andere Bundesländer, in denen das Planfeststellungsverfahren nicht bekannt gemacht worden sei.

Die TdV verweisen auf die Regelung des § 72 Abs. 5 Satz 2 VwVfG Bbg, wonach in der ortsüblichen Bekanntmachung insbesondere darüber zu informieren sei, wo und in welchem Zeitraum der Plan zur Einsicht ausliegt, über Form und Frist für Einwendungen und über die Präklusionswirkung bei Fristversäumung. Diese Voraussetzungen seien vorliegend erfüllt gewesen, eine darüber hinausgehende Angabe sämtlicher ausgelegter Unterlagen sei nicht erforderlich.

Die Bekanntmachung erfolgte nach Ansicht der Anhörungsbehörde entsprechend der rechtlichen Vorgaben.

Den im ersten Teil der abschließenden Stellungnahme genannten Ämtern, Gemeinden, Senatsverwaltungen und Bezirksämtern wurde seitens der Anhörungsbehörde der Planfeststellungsantrag für das Vorhaben ,,Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld" mit der Aufforderung übersandt, diesen Plan für die Dauer eines Monats zur Einsicht auszulegen und die Auslegung zuvor ortsüblich bekannt zu machen. Daraufhin erfolgte jeweils die ortsübliche Bekanntmachung. Die Anhörungsbehörde hat stichprobenartig kontrolliert, ob die Bekanntmachung und die Auslegung vorschriftsmäßig erfolgten. Die Anhörungsbehörde hat gegenüber den Auslegungsstellen außerdem den Service angeboten, jederzeit Ergänzungen der Pläne vorzunehmen, falls Bestandteile der Planunterlagen abhanden kommen. Außerdem wurden die Auslegungsstellen angewiesen, die Antragsunterlagen einmal täglich auf Vollständigkeit zu überprüfen.

Während der Auslegung sind bei der Anhörungsbehörde keine Nachrichten von Betroffenen eingegangen, die darauf hinge wiesen hätten, dass die Unterlagen in den Auslegungslokalen nicht einsehbar waren.

Die Bekanntmachungen enthielten sowohl den Ort als auch die Zeiten, zu denen eine Einsichtnahme in die Planantragsunterlagen möglich war. Die Bekanntmachung und die öffentliche Auslegung sind die gesetzlich vorgesehenen Instrumentarien, um das Vorhaben ,,publik zu machen". Darüber hinausgehende Maßnahmen zur Sensibilisierung der Bevölkerung für das Vorhaben und seine Auswirkungen waren aus Sicht der Anhörungsbehörde weder erforderlich noch angezeigt.

Außerdem wurden die Auslegungsstellen mit Schreiben vom 03.05.2000 aufgefordert, die in einer Liste aufgeführten nicht ortsansässigen Betroffenen gemäß § 73 Abs. 5 VwVfG Bbg von der Auslegung zu benachrichtigen.

In den ortsüblichen Bekanntmachungen der Auslegungen wurde jeweils auf die gleichzeitige Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG hingewiesen, was nach Auffassung der Anhörungsbehörde ausreichend ist.

13.2 Durchführung der Auslegung

Die Auslegungszeit sei zu kurz gewesen, insbesondere in Anbetracht des Umfangs der Unterlagen. Eine vollständige Durchsicht der Unterlagen und das Einholen von Sachverständigengutachten sei nicht möglich gewesen. Die Auslegungszeiten hätten auch auf die Abendstunden ausgedehnt werden müssen, um Berufstätigen die Einsichtnahme zu ermöglichen.

Die Anzahl der ausgelegten Ordner sei zu gering gewesen. Es wurde außerdem als rechtswidrige Ungleichbehandlung betrachtet, dass interessierten Bürgern nicht die gesamten Antragsunterlagen zur Verfügung gestellt wurden, während Amtsdirektoren und Bürgermeister einen kompletten Planantragssatz aus 49 Ordner bekamen.

Gesetzes- und Verordnungstexte, auf die im Planfeststellungsantrag Bezug genommen wird, hätten in den Auslegungsstellen vorhanden sein müssen. Auch die zum Verständnis der Planfeststellungsunterlagen erforderliche Literatur, auf die verwiesen wurde, lag nicht bereit.

Es hätten auch elektronische Verfahren wie CD-Rom und Internet zur Verbreitung der Planungsunterlagen genutzt werden müssen, um den Bürgern hinreichend Chancen auf Wahrnehmung ihrer Rechte zu geben (unabhängig von den Amtszeiten).

Es wurde bemängelt, dass keine Gelegenheit zur Erörterung der Planung bestand.

Eine Verlängerung der Einwendungsfrist wurde gefordert, da sie dem Umfang des Planfeststellungsantrags nicht angemessen war.

Es wurde unter Hinweis darauf, dass eine Rechtmäßigkeit nach § 73 VwVfG Bbg nicht gegeben sein kann, gerügt, dass die Auslegungs- und Einwendungsfrist in verschiedenen Gemeinden zu unterschiedlichen Zeiten endete.

Die Planantragsunterlagen hätten nach Auffassung der Einwender und Betroffenen noch in weiteren Gemeinden (Kablow, Bestensee, Zeesen, Schöneiche, Niederlehme, Diedersdorf, Senzig und im Bereich 10823 Berlin ausgelegt werden müssen.

In den Auslegungsstellen hätten nicht auch die ,,Wegweiser für den Planfeststellungsantrag“ ausliegen dürfen.

Die TdV sind der Auffassung, dass die zur Verfügung stehenden Auslegungsfristen für die Ermittlung der Betroffenheit ausreichend gewesen seien. Da im vorliegenden Verfahren in 3 unterschiedlichen Zeiträumen ausgelegt worden sei, sei die gesetzlich vorgesehene Auslegungsfrist faktisch verlängert worden, da der Kreis der einwendungsberechtigten Personen nicht auf die in den Auslegungsgemeinden ansässigen Bürger beschränkt gewesen sei.

Zu *diesen Punkten vertritt die Anhörungsbehörde folgenden Standpunkt:*

Die Gesamtdauer der Auslegung ist gesetzlich auf einen Monat beschränkt (Obermayer, VwVfG, 3. Auflage, § 73 Rn 74). Dies gilt unabhängig vom Umfang der Planantragsunterlagen, da das Gesetz keine Verlängerungs-möglichkeit vorsieht.

Die tägliche Auslegungsdauer wurde von Gesetzgeber nicht festgelegt und die Regelung dieser Frage somit dem Organisationsermessen der Gemeinde überlassen. Daher kann sich die tägliche Auslegungsdauer grundsätzlich an den allgemeinen Öffnungszeiten der Behörde für den Publikumsverkehr ausrichten (Obermayer, VwVfG, 3. Auflage, § 73 Rn 75 unter Hinweis auf BVerwG 22.12.1980, BVerwGE 61, 272, 274; BVerwG 4.7.1980, DVBI. 1981, S. 99; BVerwG 6.8.1982, NJW 1984, S. 1250, 1252, BVerwG 13.09.1985, BayVBl. 1986, S. 153).

Die tägliche Auslegungsdauer in den jeweiligen Auslegungslokalen entsprach nach Ansicht der Anhörungsbehörde diesen Anforderungen. Es ist nicht erforderlich, eine Einsichtnahme auch außerhalb der normalen Arbeitszeit zu ermöglichen (Kopp/ Ramsauer, VwVfG, 7. Auflage, § 73 Rn 45).

Die Anzahl der je Auslegungsstelle ausgelegten Sätze von Planantragsunterlagen richtete sich zunächst nach der Einwohnerzahl und somit der Anzahl der voraussichtlich Betroffenen im Einzugsbereich der

jeweiligen Auslegungsstelle. Darüber hinaus wurden weitergehende Wünsche der jeweiligen Gemeinden, Ämter, Bezirksämter und Senatsverwaltungen hinsichtlich der Anzahl der Sätze der Planantragsunterlagen berücksichtigt. Jeder Auslegungsstelle wurde die von ihr gewünschte Anzahl zur Verfügung gestellt. Auch Nachanforderungen von Unterlagen waren den Auslegungsstellen während der Auslegung noch möglich.

Den Einsichtsberechtigten muss eine störungsfreie Einsicht der Pläne ermöglicht werden. Wenn starker Andrang herrscht, muss der einsichtnehmende Bürger die damit verbundenen Wartezeiten grundsätzlich hinnehmen und es besteht im Interesse aller Einsichtsberechtigter die Möglichkeit, die Einsichtsnahmezeit in einem solchen Fall angemessen zu beschränken (Kopp/Ramsauer, VwVfG, 7. Auflage, § 73 Rn 76).

In der Tatsache, dass einzelnen interessierten Bürgern kein eigenes Planantragsexemplar zur Verfügung gestellt wurde, während Amtsdirektoren und Bürgermeister einen kompletten Planantragssatz bekamen ist keine ungerechtfertigte Ungleichbehandlung zu erblicken. Denn nach der Regelung des Gesetzes in § 73 Abs. 2 VwVfG Bbg sind die Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, zur Stellungnahme aufzufordern und der Plan ist in den Gemeinden, in denen sich das Vorhaben auswirkt, auszulegen. Bereits durch die gesetzliche Regelung wird somit eine unterschiedliche Behandlung der Träger öffentlicher Belange einerseits und der Betroffenen andererseits geregelt. Den Amtsdirektoren und Bürgermeistern sind die Unterlagen als Vertreter der jeweiligen Träger öffentlicher Belange und nicht als Privatpersonen übersandt worden.

Auszulegen sind alle Planunterlagen, die in die Feststellung einbezogen werden sollen. Es brauchen nicht alle eingereichten Planunterlagen zu sein, wohl aber alle Angaben und Verzeichnisse, die an der rechtsgestaltenden Wirkung des Planfeststellungsbeschlusses teilnehmen sollen sowie alle Unterlagen, deren Einsichtnahme zur vollständigen Unterrichtung der potenziell Betroffenen über die Auswirkungen des Vorhabens aus deren Sicht zwecks Wahrnehmung der Einwendungsbefugnis erforderlich sind (Knack, VwVfG, 7. Auflage, § 73 Rn 47).

Die Planunterlagen wurden der Anhörungsbehörde in Papierform vorgelegt. Da diese Papierform den vorgenannten Vorgaben entspricht, war eine Bereitstellung der Planantragsunterlagen auf CD-Rom oder im In ferne t nicht

erforderlich. Den Bürgern stand durch die Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben eine ausreichende Möglichkeit zur Wahrung ihrer Rechte zur Verfügung.

Auch die Bereitstellung von Gesetzestexten und sonstigem Beiwerk zu den Planfeststellungsunterlagen ist nach den Vorgaben des Gesetzes nicht erforderlich.

Die Auslegung der ,,Wegweiser für den Planfeststellungsantrag" lag weder im Verantwortungsbereich noch im Einflussbereich der Anhörungsbehörde. Die Auslegung der Planfeststellungsunterlagen erfolgt in eigener Zuständigkeit der Ämter und Gemeinden. Die Anhörungsbehörde veranlasst lediglich die Auslegung dieser Unterlagen. Die erwähnte Broschüre ,,Wegweiser für die Planfeststellung" wurde den Auslegungsstellen unabhängig von der Anhörungsbehörde durch einen der Vorhabensträger übersandt.

Darüber hinaus war die von dem Vorhabensträger zur zusätzlichen Information übergebenen Broschüren deutlich von den Planfeststellungsunterlagen zu unterscheiden.

Gelegenheit zur Erörterung ist nach der Konzeption des Anhörungsverfahrens im Rahmen der Auslegung nicht zu geben, denn dazu dient gerade der nachfolgende Erörterungstermin.

In der Gemeinde Diedersdorf fand eine Auslegung der Planantragsunterlagen statt. Eine Auslegung in weiteren Gemeinden war nach Ansicht der Anhörungsbehörde nicht erforderlich.

Die Bestimmung der Auslegungsorte richtete sich gern. § 10 Abs. 2 Nr. 2 LuftVG danach, wo sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird. Es wurden alle Bereiche als voraussichtlich betroffen definiert, die innerhalb der 55 dB(A) L_{eq3}-Kontur, innerhalb des Untersuchungsraums Schutzgut Mensch der UVU oder innerhalb des Bauschutzbereichs nach § 12 LuftVG liegen, sowie Gemeinden, in deren Gebiet Baumaßnahmen oder landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen erfolgen sollen. Diese Entscheidung folgt dem § 10 Abs. 2 Nr. 2 LuftVG i. V. m. § 73 VwVfG Bbg. In allen im vorbezeichneten Bereich liegenden Gemeinden und Bezirken wurde der Plan ausgelegt, wobei es ausreichte, wenn nur ein Teil des Gemeindegebietes berührt wird. Dabei war es nicht zu vermeiden, dass aufgrund des Zuschnitts des Gemeindegebiets in Gemeinden ausgelegt wurde, die teilweise weiter entfernt vom Vorhaben liegen, als andere Gemeinden, in denen nicht ausgelegt wurde.

Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wurden auch solche Gemeinden beteiligt, bei denen zwar keine Auswirkungen auf das Gemeindegebiet erwartet werden, deren Gebiet aber von der UVS berührt wird. Dieses Vorgehen diente der Information der Gemeinden über das Vorhaben und sollte deren Vertretern die Möglichkeit zur Stellungnahme einräumen.

Nach Ansicht der Anhörungsbehörde ist es rechtlich unerheblich, dass Auslegungen in verschiedenen Gebietskörperschaften zu unterschiedlichen Zeiten stattfanden.

Zwar veranlasst die Anhörungsbehörde gemäß § 73 Abs. 2 VwVfG Bbg innerhalb eines Monats, dass der Plan in den Gemeinden, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirkt, ausgelegt wird. Bei der Frist von einem Monat handelt es sich um eine Ordnungsvorschrift und Verstöße gegen diese Ordnungsvorschrift sind nicht erhebliche Verfahrensfehler (Stelkens, Bonk, Sachs, VwVfG, 5. Auflage, § 73 Rn 36). Somit stellt die Tatsache, dass die Gebietskörperschaften teilweise erst später von der Anhörungsbehörde veranlasst wurden, den Plan auszulegen, keinen erheblichen Verfahrensfehler dar.

Bereits aus der Tatsache, dass die Auslegung von jeder einzelnen Gebietskörperschaft vorher ortsüblich bekannt gemacht werden muss und die Erfordernisse und Fristen für die Bekanntmachungen in den einzelnen Gebietskörperschaften unterschiedlich sein können, folgt, dass die Auslegungszeiträume in den einzelnen Auslegungsstellen voneinander abweichen können.

Außerdem sieht das Gesetz in § 73 Abs. 8 VwVfG Bbg vor, dass im Falle einer Planänderung, die sich auf das Gebiet einer anderen Gemeinde auswirkt, der geänderte Plan in dieser Gemeinde auszulegen ist. Auch in diesem gesetzlich geregelten Fall kommt es zu einer späteren Auslegung in weiteren Gemeinden. Daher kann aus der Tatsache, dass ohne eine Planänderung in weiteren Gemeinden zu einem späteren Zeitpunkt ausgelegt wird, kein erheblicher Verfahrensfehler resultieren. Außerdem wurden alle Einwendungen, die vor Ablauf der kalendarisch spätesten Einwendungsfrist eingingen, als rechtzeitig eingegangen behandelt; dem Wohnort der Einwender wurde dabei keine entscheidende Bedeutung beigemessen.

13.3 Y-Akten

Die Y-Akten hätten ausgelegt werden müssen.

Ein Verfahrensfehler bestehe darin, dass die Y-Akten mit relevanten Aussagen erst nach der Einwendungsfrist eingesehen werden konnten. Wesentlich seien in diesem Zusammenhang z.B. ein Vergleich der Lärmsituation mit dem Flughafen Franz-Josef-Strauß in München sowie bisher nicht berücksichtigte Lärmbelastung durch zusätzliche An- und Abflüge von Hubschraubern. Nicht alle Angaben, die in den Y-Ordnern enthalten sind, seien auch in den Planfeststellungsunterlagen zu finden. Es wurde die erneute Auslegung der Y-Akten in den Gemeinden vor Ort verbunden mit der erneuten Eröffnung der Einwendungsmöglichkeit zu den Y-Akten gefordert.

Nach Ansicht der TdV handelt es sich bei den Y-Akten um Grundlagendaten bzw. Modellentwicklungen, die in den Planfeststellungsunterlagen berücksichtigt wurden. Die Y-Akten seien auf Bitte der Anhörungsbehörde zur Beurteilung des Antrags zur Verfügung gestellt worden. Im Übrigen hätten alle Träger öffentlicher Belange die Y-Ordner anfordern können.

Die Anhörungsbehörde sagte im Rahmen der Erörterung zu, die Notwendigkeit einer Auslegung der Y-Akten zu überprüfen. Sie sagte insbesondere zu, zu prüfen, ob eventuell ungenügende Daten zu Erschütterungen eine nachträgliche Auslegung der Y-Akten erforderlich macht.

Die Prüfung der bei der Anhörungsbehörde eingereichten Unterlagen ergab, dass eine Auslegung der Y-Ordner nicht notwendig war.

Denn auszulegen ist gern. § 73 Abs. 3 Satz 1 VwVfG Bbg der Plan im Sinne von Abs. 1 Satz 2, d. h. die das Vorhaben betreffenden Planzeichnungen und die dazu eingereichten ergänzenden Unterlagen, die den Betroffenen die Feststellung, dass und ggf. in welcher Weise sie von dem Vorhaben betroffen werden können, ermöglichen müssen (§ 73 VwVfG, Rn 34, Kopp/Ramsauer).

Grundsätzlich unterliegen nicht alle von den Trägern des Vorhabens zur Stützung ihres Antrags mit dem Plan bereits vorgelegten Gutachten der Auslegungspflicht (§ 73 Rn 35 Kopp/Ramsauer). Dies gilt insbesondere für vorbereitende Gutachten. Die Y-Akten beinhalten zum großen Teil Unterlagen,

die die Basis für die ausgearbeiteten (und ausgelegten) Gutachten sind. Die Betroffenheiten sind aus den daraus abgeleiteten Gutachten zu erkennen.

14. Die Kirchen müssten als Träger öffentlicher Belange beteiligt werden

Es wurde von verschiedenen Kirchengemeinden gefordert, als Träger öffentlicher Belange im hiesigen Verfahren beteiligt zu werden.

Die TdV sind dagegen der Ansicht, dass eine Beteiligung der Kirchengemeinden als Träger öffentlicher Belange nicht erforderlich sei und begründen diese Ansicht im Wesentlichen wie folgt:

Gemäß §§ 10 Abs. 2 Ziff. 2 und 3 LuftVG sowie 73 Abs. 2 VwVfG Bbg seien die Behörden zu beteiligen, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird. Die Kirchengemeinden fallen jedoch nicht unter den in diesem Zusammenhang verwendeten weiten Behördenbegriff. Dem Behördenbegriff zugänglich könnten allenfalls die öffentlich-rechtlich verfassten Kirchen, vertreten durch ihre Leitungseinheiten (Diozäsanführung/ Landeskirchen sein). Dies werde durch einen vergleichenden Blick auf den Runderlass Nr. 23/3/1999 des MSWV vom 08.09.1999 zur Beteiligung der Träger öffentlicher Belange im Bauplanungsverfahren bestätigt, in dessen Anlage 1 lediglich die Religionsgemeinschaften selbst, nicht aber deren selbständige Untergliederungen erwähnt seien.

Die Anhörungsbehörde hat in der Erörterung zugesagt, anhand des Status der evangelischen Landeskirche zu prüfen, ob neben der Landeskirche auch die Kirchengemeinde zu den Trägern öffentlicher Belange zählt.

Eine nochmalige Überprüfung hat ergeben, dass eine Beteiligung der einzelnen Kirchengemeinden und -kreise als Träger öffentlicher Belange aus den folgenden Gründen nicht erforderlich ist:

Den evangelischen Kirchengemeinden kommt in den Ländern Brandenburg und Berlin von Gesetzes wegen kein Status als Träger öffentlicher Belange zu. Gemäß § 73 Abs. 2 VwVfG Bbg i. V .m. § 10 Abs. 2 LuftVG hat die Anhörungsbehörde die Stellungnahmen der Behörden einzuholen, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird. Als ,,Behörden“ in diesem Sinne sind nach einhelliger Auffassung nicht nur Behörden im engeren Sinne zu

verstehen, sondern auch die Körperschaften des öffentlichen Rechts, die als Träger öffentlicher Belange anerkannt sind (Giemulla/Schmid in Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsgesetz, 32. EL Dezember 2000, § IO, Rn 7).

Zwar ist den einzelnen evangelischen Kirchengemeinden im Land Brandenburg gemäß Art. 7 Abs. 1 des Vertrages zwischen dem Land Brandenburg und den evangelischen Landeskirchen in Brandenburg (StVevK) vom 08.11.1996 und jeweils der Status als Körperschaft des öffentlichen Rechts verliehen worden, jedoch wurde ihnen allen nicht durch Runderlass des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg jeweils die Eigenschaft und Bedeutung eines Trägers öffentlicher Belange zuerkannt.

Auch wurde den evangelischen Kirchengemeinden im Land Berlin nicht durch eine Regelung der zuständigen Senatsverwaltung für Stadtentwicklung des Landes Berlin die Eigenschaft und Bedeutung eines Trägers öffentlicher Belange zuerkannt.

Gemäß Anlage 1 des Runderlasses des MSWV vom 08. September 1999 zur ,,Beteiligung der Träger öffentlicher Belange nach dem Baugesetzbuch mit Verzeichnis der Träger öffentlicher Belange " (Tö BBet) werden die öffentlichen Belange ,,Gottesdienst und Seelsorge" für die Evangelischen Kirchengemeinden des Landes Brandenburg von dem Konsistorium der Evangelischen Kirche in Berlin-Brandenburg, Bachstr. l-2, 10555 Berlin wahrgenommen.

Gemäß dem ,,Verzeichnis der Behörden und Stellen, die Träger öffentlicher Belange sind" der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung vom IO. 05.2001 –I D 12-6150/3/2 (Töb) wird als Träger öffentlicher Belange für die Evangelischen Kirchengemeinden des Landes Berlin ausschließlich das Konsistorium der Evangelischen Kirche in Berlin-Brandenburg aufgeführt.

Nach Ansicht der Anhörungsbehörde besteht im Rahmen des luftverkehrsrechtlichen Verfahrens eine vergleichbaren Situation wie im baurechtlichen Verfahren, die eine andere Beurteilung aufgrund der Vergleichbarkeit der Verfahren in diesem Punkt für das luftverkehrliche Planfeststellungsverfahren nicht veranlasst.

Sowohl im Rahmen des BauGB als auch des LuftVG sind Verfahren durchzuführen, in deren Rahmen Träger öffentlicher Belange und Bürger zu beteiligen sind. Aufgrund der Ähnlichkeit der Verfahren sind die Sachverhalte durchaus vergleichbar und eine Heranziehung des Runderlasses des MSWV

vom 08. September 1999 zur ,,Beteiligung der Träger öffentlicher Belange nach dem Baugesetzbuch mit Verzeichnis der Träger öffentlicher Belange“ (TöBet) sowie des ,,Verzeichnisses der Behörden und Stellen, die Träger öffentlicher Belange sind“ der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung vom 10. 05.2001 im vorliegenden Verfahren ist sachgerecht.

Demzufolge ist das Konsistorium gemäß den geltenden landesrechtlichen Bestimmungen allein berechtigt, die genannten öffentlichen Belange gegenüber Außenstehenden zu vertreten. Diese Auslegung entspricht zudem der Formulierung in Punkt 2.1. TöBBet, wonach nur die Stellen der Kirche den Dienststellen der unmittelbaren und mittelbaren Staatsverwaltung gleichstehen, die aufgrund staatlichen öffentlichen Rechts tätig werden. Wie auch auf anderen Gebieten des öffentlichen Rechts üblich, bildet diese Stelle das Konsistorium der Evangelischen Kirche in Berlin-Brandenburg, was aus Gründen der Rechtssicherheit und einheitlichen rechtlichen Vertretung der Evangelischen Landeskirche nach Außen nur sinnvoll ist. Diese Art der Vertretungsregelung entspricht auch der anderer Kirchen und Religionsgemeinschaften als Körperschaften des öffentlichen Rechts in den Ländern Berlin und Brandenburg.

Das Konsistorium der Evangelischen Kirche in Berlin-Brandenburg ist im Anhörungsverfahren als Träger öffentlicher Belange beteiligt worden. Im übrigen hatten die Kirchengemeinden im Rahmen der Erörterung mit den Einwendern und Betroffenen im Rahmen der themenbezogenen Erörterung Gelegenheit, die einzelnen Aspekte ihrer Stellungnahmen zu erörtern. Der Anspruch auf rechtliches Gehör ist damit gewahrt.

15. Weitergabe von Daten

Es wurde eingewendet, dass eine unverschlüsselte Weitergabe von Daten im Rahmen der Weitergabe von Einwendungen an die TdV datenschutzrechtlich nicht zulässig sei und zu unterbleiben habe. Weder die Antragstellerseite noch von ihr beauftragte Dritte würden das Vertrauen der Einwenderseite genießen.

Nach Ansicht der TdV lässt sich ein rechtlicher Anspruch auf Anonymisierung von Einwendungen vor ihrer Weitergabe nicht begründen und ist eine generelle Anonymisierung im Interesse eines effizienten Planfeststellungsverfahrens auch nicht sinnvoll. Denn um die auftretenden Konflikte bewerten und lösen zu können, müsse vielfach auf die individuelle Situation des Einwendungsführers eingegangen werden, wozu unter Umständen erforderlich sei, den individuellen Fall direkt den TdV zur Beantwortung zuzuleiten.

Nach Ansicht der Anhörungsbehörde war die nicht anonymisierte Weitergabe der Einwendungen an die Träger des Vorhabens im vorliegenden Verfahren zulässig.

Alle mit persönlichen Daten in Berührung kommenden Personen mussten eine Datenschutzerklärung unterschreiben. Dies wurde den jeweiligen Datenschutzbeauftragten angezeigt. Die Datenschutzmaßnahmen beim TdV sind nach Aussage des Bundesverwaltungsgerichts, des Datenschutzbeauftragten des Landes Brandenburg und des Petitionsausschusses ausreichend.

Die Rechtmäßigkeit der Weitergabe nicht anonymisierter Einwendungen ergibt sich auch aus dem Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts vom 14.08.2000, 11 VR 1 0/00, der die nicht anonymisierte Weitergabe von Einwendungen im hiesigen Verfahren zum Gegenstand hatte. Die Verfassungsbeschwerde gegen den vorbenannten Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts wurde vom Bundesverfassungsgericht nicht angenommen.

Das Bundesverwaltungsgericht führte aus, dass es sich bei den Einwendungen, deren Weitergabe beabsichtigt wurde, gerade um Daten handle, die die Einwender selbst mit dem Ziel in das Verfahren eingebracht haben, dass sie bei der Entscheidung über den Planfeststellungsantrag berücksichtigt werden. Diesem Ziel diene die Weitergabe der Einwendungen an die Vorhabensträger,

weil hierdurch der Informationsaustausch unter den Beteiligten des Planfeststellungsverfahrens sichergestellt werde. Der Informationsaustausch diene nicht nur der Vorbereitung des Erörterungstermins, in dem sich die Einwender ebenso wie in einem etwa nachfolgenden gerichtlichen Verfahren ohnehin mit seine persönlichen Daten zu erkennen geben müssten und sei insofern von Art 73 Abs. 6 VwVfG Bbg gedeckt, er erfülle zugleich den verfassungsrechtlichen Anspruch der Vorhabensträger auf rechtliches Gehör und faires Verfahren. Es sei nicht erkennbar, dass das Brandenburgische Datenschutzgesetz diesen verfahrensinternen Informationsaustausch, der mit der Weitergabe von Schriftsätzen durch das Gericht an die übrigen Beteiligten eines gerichtlichen Verfahrens verglichen werden könne, hat regeln oder beschränken wollen. Das Bundesverwaltungsgericht wies darauf hin, dass selbst im Falle einer Anwendbarkeit von § 16 BbgDSG die nicht anonymisierte Übermittlung der Einwendung an die Vorhabensträger gemäß § 16 Abs. Ia) zulässig wäre, da die Übermittlung zur rechtmäßigen Erfüllung der dargelegten in der Zuständigkeit der Anhörungsbehörde liegenden Aufgaben erforderlich sei.

Eine Anonymisierung der Einwendungen im vorliegenden Fall liefe der Funktion des Anhörungsverfahrens zuwider. Im Interesse einer sachgerechten Stellungnahme zu den Einwendungen gemäß § 73 Abs. 6 VwVfG Bbg, aber auch zur unbeeinträchtigten Rechtsverfolgung könne der Vorhabensträger daher beanspruchen, die Ein Wendungen nicht anonymisiert zu erhalten.

Auch das Recht auf informationelle Selbstbestimmung gebiete keine abweichende Beurteilung. Das Interesse des Einwenders am Schutz seiner personenbezogenen Daten werde auch bei nichtanonymisierter Weitergabe seiner Einwendung an einen privaten Vorhabensträger hinreichend gewahrt. Eine unkontrollierbare und deswegen unzulässige Datenübermittlung ,,auf Vorrat" finde nicht statt.

16. Ablauf der Erörterung

Es wurde eingewendet, dass die Erörterung themenbezogen erfolge und den Einwendern dadurch die Möglichkeit genommen werde, ihre gesamte Einwendung auf einmal zu erörtern. Eine ständige Anwesenheit in der Erörterung sei nicht möglich, insbesondere da diese während der normalen Arbeitszeit stattfinde, so dass die themenbezogene Erörterung faktisch den Anspruch auf Erörterung der eigenen Einwendung vereitele.

Außerdem wurde eingewendet, dass Tagesordnungspunkte abgeschlossen worden seien, ohne dass die angesprochenen Punkte geklärt worden seien. Auch sei durch das Schließen der Rednerliste den Einwendern die Möglichkeit genommen worden, zu früheren Tagesordnungspunkten Stellung zu nehmen. Außerdem wurde gefordert, die Erörterungszeiten auch auf arbeitsfreie Zeiten auszudehnen, um Berufstätigen Gelegenheit zur Teilnahme zu geben.

Ein erheblicher Streitpunkt im Rahmen der Erörterung war die Frage, ob die Durchführung der Erörterung durch das Landesamt für Bauen, Verkehr und Straßenwesen als brandenburgische Behörde auf dem Hoheitsgebiet des Landes Berlin zulässig sei und ob jedenfalls eine Zustimmung des Landes Berlin erforderlich sei.

Die Anhörungsbehörde geht davon aus, dass eine themenbezogene Erörterung zulässig und aufgrund der großen Anzahl von Einwendungen auch geboten war.

Im Rahmen des Erörterungstermins hat der Verhandlungsleiter die Sache mit den Beteiligten zu erörtern (§ 68 Abs. 2 S. 1 i. V. m. § 73 Abs. 6, S. 6 VwVfG Bbg); die Entscheidung hinsichtlich der Festlegung und Gestaltung des Erörterungstermins steht dabei im Ermessen der Anhörungsbehörde.

Der Verhandlungsleiter hat bei der Gestaltung des Erörterungstermins das Ziel, einerseits zu gewährleisten, in angemessener Zeit zu einem Abschluss der Verhandlung zu kommen und andererseits dem Begehren der Beteiligten nach möglichst umfassendem rechtlichen Gehör Rechnung zu tragen. Dabei muss das rechtliche Gehör insoweit befriedigt werden, als das zur sachgerechten Wahrnehmung der Interessen der Beteiligten notwendig ist. (Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 5. Auflage, § 68 Rn 23)

Den äußeren Ablauf der Erörterung schreibt das Gesetz nicht vor. Bei der Planung sind jedoch die vorgenannten Grundsätze zu berücksichtigen.

Eine Aufteilung der in dem Verfahren eingegangenen Einwendungen in einzelne Themenkomplexe ist zulässig (Kopp/Ramsauer, VwVfG, 7. Auflage. § 73 Rn 97 unter Hinweis auf Mannheim, VBlBW 1990, 59) und eine sachthemenbezogene Erörterung wurde den vorgenannten Grundsätzen am besten gerecht.

Das gilt insbesondere im Hinblick auf die Vielzahl der erhobenen Ein Wendungen, die oftmals gleiche oder ähnliche Argurnen te enthalten. Eine

mehrmalige Erörterung derselben oder sehr ähnlicher Argumente wäre nicht sachgerecht gewesen, da davon keine weitere Aufklärung zu erwarten gewesen wäre, als bei einer themenbezogenen Erörterung. Insbesondere hätte die einzelne Erörterung der Einwendungen jedes Einzelnen angesichts der großen Zahl der Einwender im vorliegenden Verfahren zu einer erheblichen Erhöhung des Zeitbedarfs geführt, dem kein entsprechender Nutzen gegenüberstünde. Die Erörterung eines gesamten Themenkomplexes ermöglichte dagegen eine umfassende Aufklärung des Sachbereiches auch unter Befragung der entsprechenden Sachverständigen.

Auch die Durchführung der Erörterung während der normalen Arbeitszeit vieler Einwender und Betroffener war aus Sicht der Anhörungsbehörde zulässig.

Denn der Grundsatz der Gewährung des rechtlichen Gehörs verlangt lediglich, dass den Betroffenendie Möglichkeit gewährt wird, an dem Verwaltungsverfahren teilzunehmen. Es ist nicht erforderlich eine Erörterungsverhandlung so anzusetzen, dass jeder Betroffene an ihr außerhalb der normalen Arbeitszeit teilnehmen kann (VGH Mannheim, Urt. v. 21. 10. 1988 – 5 S 1088/88). Dies ist auch gar nicht möglich, da die Arbeitszeiten der einzelnen Berufsgruppen variieren.

Die abweichende Regelung vom 15.06.2001, nach der jeweils dienstags von 15:00 bis 20:00 Uhr eine themenüberareifende Erörteruną, zuąelassen wurde. diente dazu, den Einwendern / Betroffenen, die berufstätig sind, die Möglichkeit: an der Erörterung teilzunehmen, zu erleich fern.

Die Anhörungsbehörde hat darauf geachtet, dass alle wesentlichen in den Einwendungen enthaltenen Argumente erörtert wurden. Erst wenn das der Fall war, wurden die jeweiligen Tagesordnungspunkte abgeschlossen.

Die Durchführung der Erörterung durch das LBVS im Land Berlin war nach Ansicht der Anhörungsbehörde aus folgenden Gründen ebenfalls zulässig:

§ IO Abs. 1 S. 2 LuftVG regelt die Zuständigkeit für die Planfeststellung bei länderübergreifenden Vorhaben.

Verfahrenshandlungen nach den Vorschriften des VwVfG Bbg können im Rahmen des Anhörungsverfahrens auch auf dem Hoheitsgebiet des Landes Berlin als eines der von dem luftrechtlichen Vorhaben betroffenen anderen Land durchgeführt werden. Das ergibt sich aus folgenden Überlegungen: die

Durchführung des Anhörungsverfahrens richtet sich nach den §§ 72, 73 i.V. m. 68 VwVfG Bbg und § 10 Abs. 2 LuftVG. Soweit keine besonderen Vorschriften über den Ablauf des Anhörungsverfahrens bestehen, steht dessen Ausgestaltung im Organisationsermessen der Behörde. Sie führt das Verfahren zweckmäßig und zügig durch (§ 10 S. 2 VwVfG Bbg). Zweck des Anhörungsverfahrens ist u.a. die Feststellung des jeweils maßgeblichen Sachverhalts und der für die Entscheidung erheblichen Tatsachen und Gesichtspunkte (Stelkens/Bonk/Sachs 5. Auflage 1998, § 73 Rn 108; Obermayer 3. Auflage 1999, § 73 Rn 132).

Dieser Zweck könnte möglicherweise nicht erreicht werden, wenn die Durchführung des Anhörungsverfahrens auf das Hoheitsgebiet des für die Planfeststellung zuständigen Landes, beschränkt wäre. Jedenfalls dann, wenn es zur Sachverhaltsaufklärung einer Beweisaufnahme mit einem Beweismittel bedürfte, das ortsgebunden ist, also auf den räumlichen Bereich des Hoheitsgebietes eines anderen Landes beschränkt ist, kann eine Sachverhaltsaufklärung nur erfolgen, wenn die zuständige Behörde auf fremdem Hoheitsgebiet Verfahrenshandlungen vornehmen kann. Es wäre z.B. denkbar, dass eine Augenscheinseinnahme in Form der Ortsbegehung nur auf fremdem Hoheitsgebiet erfolgen kann oder dass eine Zeugenvernehmung aufgrund von in der Person des Zeugen liegenden Gründen nur vor Ort, auf dem Territorium eines anderen, von dem Vorhaben betroffenen Landes möglich ist. Dieser Konflikt kann auch bei anderen Verfahrenshandlungen auftreten, z.B. könnte es erforderlich sein, eine Vor-Ort-Anhörung eines einzelnen Einwenders auf dem Hoheitsgebiet eines anderen, von dem Vorhaben betroffenen Landes durchzuführen, dem aufgrund gesundheitlicher Gründe das Aufsuchen des Erörterungsortes nicht möglich ist. Weil die Erreichung des mit der Durchführung des Anhörungsverfahrens verfolgten Zwecks von der Ausschöpfung der in dem VwVfG Bbg bereitgestellten Verfahrenshandlungen abhängen kann, muss § IO Abs. 1 S. 2 LuftVG so ausgelegt werden, dass er nicht nur eine Zuständigkeitsregelung enthält, sondern auch die Möglichkeit eröffnet, die in dem Verfahrensrecht geregelten Maßnahmen unabhängig davon durchzuführen, auf welchen Hoheitsgebiet diese Maßnahmen stattfinden. Anderenfalls wäre eine umfassende Sachverhaltsaufklärung, wie sie im Rahmen eines Anhörungsverfahrens erforderlich ist, nicht ohne Weiteres möglich.

Einer ausdrücklichen Zustimmung des betroffenen Staates bedarf es dafür nicht, vielmehr ist diese Kompetenzzuweisung der bundesgesetzlichen Regelung des § IO Abs. 1 S. 2 LuftVG immanent.

Für eine solche Auslegung spricht auch die Tatsache, dass bereits zu Beginn des Anhörungsverfahrens aufgrund der gesetzlichen Regelung des § 73 Abs. 2 und 3 VwVfG Bbg seitens des Beklagten Verfahrenshandlungen in Form der öffentlichen Auslegung der Planunterlagen auf dem Hoheitsgebiet des Landes Berlin durchgeführt werden mussten.

Der mit der letzten Änderung des LuftVG neu eingeführte § 10 Abs. 1 Satz 2 LuftVG hatte gerade den Zweck, die bis dahin nicht geregelte Zuständigkeit bei länderübergreifenden Vorhaben und die damit notwendigen umfassenden Mitwirkungserfordernisse der beteiligten Länder zu beseitigen. Damit sollte nicht das Land, auf dessen Hoheitsgebiet die kleinere Fläche des luftverkehrsrechtlichen Vorhabens liegt, übergangen werden, denn wie die amtliche Begründung zum Gesetzentwurf der Bundesregierung über ein Elftes Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (BT Drucksache 13/ 9513, S. 27) zeigt, sollte hinsichtlich der abschließenden Entscheidung der Planfeststellungsbehörde die Zustimmung erhalten bleiben. Das ursprünglich im Gesetzesentwurf vorgesehene Zustimmungserfordernis wurde gestrichen (s. BT Drucksache 13/ 9513, S. 6 und 8). Aus der Begründung lässt sich entnehmen, dass die Zustimmung über die abschließende Entscheidung gestrichen wurde, um eine Verfahrensbeschleunigung zu erreichen. Dieser Gedanke lässt sich auch auf das Verfahren übertragen.

Dass die Anhörungsbehörde keiner Zustimmung der anderen Länder bedarf ergibt sich auch aus der Tatsache, dass mit dem Anhörungsverfahren keine hoheitlichen Maßnahmen verbunden sind, welche in das verfassungsrechtlich legitimierte Herrschaftsverhältnis der von dem Vorhaben ebenfalls betroffenen Länder eingreifen würde. Vielmehr richten sich die im Rahmen des Anhörungsverfahrens zu erlassenen Maßnahmen an die Teilnehmer des Erörterungstermins und damit an Teile des Staatsvolks eines fremden, von dem luftrechtlichen Vorhaben betroffenen Landes. Und zwar unabhängig davon, ob das Anhörungsverfahren auf dem Hoheitsgebiet des für die Planfeststellung zuständigen Landes durchgeführt wird, oder auf dem Hoheitsgebiet eines anderen, von dem planfeststellungsbedürftigen Vorhaben betroffenen Landes. Denn die Auswirkungen treffen insoweit immer ,,nur" das Staatsvolk und nicht die Rechte des Landes als Institution. Die Regelung des § IO Abs. 1 S. 2 LuftVG führt aufgrund der funktionalen und nicht territorialen Anknüpfung zur Anwendbarkeit des § 73 VwVfG Bbg auch auf Berliner Hoheitsgebiet.

Die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens, dessen Teil das Anhörungsverfahren ist, könnte für ein länderübergreifendes Vorhaben nicht gewährleistet werden, wenn die zuständige Behörde für Verfahrenshandlungen, der Zustimmung dieser Länder bedürfte, obwohl diese Verfahrenshandlungen die anderen vom Vorhaben betroffenen Staaten nicht in ihren Hoheitsrechten beeinträchtigen. Die vom Bundesgesetzgeber zur Klarstellung getroffene Zuständigkeitsregelung würde dann dazu führen, dass die geordnete Verfahrensdurchführung von der Kooperation der anderen betroffenen Länder abhängt.

Gegen das Erfordernis einer ausdrücklichen Zustimmung für die Durchführung des Anhörungsverfahrens auf dem Hoheitsgebiet eines anderen von dem Vorhaben betroffenen Staates spricht auch, dass der Gesetzgeber darauf verzichtet hat, die Herbeiführung eines Einverständnisses zwischen den betroffenen Staaten zu regeln. Solche Einverständnis- bzw. Einvernehmensregelungen sind in zahlreichen Gesetzen getroffen worden (z.B. § 14 Abs. 3 Bundeswasserstraßengesetz, § 36 Baugesetzbuch). Das Fehlen einer solchen Regelung lässt den Schluss zu, dass der Gesetzgeber das Vorliegen eines Einvernehmens bzw. Einverständnisses im Fall des § 10 Abs. 1 LuftVG für entbehrlich hält.

Für die Länder Berlin und Brandenburg ergibt sich eine besondere Konstellation auch aus der Zusammenarbeit für eine gemeinsame Landesplanung. Das gemeinsame Landesentwicklungsprogramm der Länder Berlin und Brandenburg regelt in § 19 Abs. 11, dass zur Deckung des Luftverkehrsbedarfs in Brandenburg und Berlin die Planung und der Ausbau des Flughafens Schönefeld zu einem internationalen Verkehrsflughafen als Single-Standort vordringlich zu betreiben sei. In der Begründung zu § 19 Nr. 11 wird ausgeführt: ,,Für den Ausbau und Funktionsfähigkeit des Flughafens Berlin-Schönefeld muss flächenmäßige und planerische Vorsorge getroffen werden. " Das Landesentwicklungsprogramm in Form des Umsetzungsgesetzes hat rechtsverbindliche Wirkung nach außen. Diese Verpflichtung impliziert, dass die Durchführung des Planfeststellungs-verfahrens zum ,,Vorhaben Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld" von Seiten des Landes Berlin keine weitere Zustimmung erforderlich ist.

Auch das Bundesverwaltungsgericht hat in seinem Urteil vom 30.01.2002, BVerwG 9 A 20.01 im Rahmen der Klage eines Einwenders gegen seinen vorübergehenden Ausschluss von der Erörterung im hiesigen Verfahren

entschieden, dass im vorliegenden Fall sitzungspolizeiliche Maßnahmen einer brandenburgischen Behörde auf dem Gebiet des Landes Berlin zulässig seien.

17. Anzuwendende Vorschriften

Es wird eingewendet, dass das Berliner Naturschutzgesetz im Planfeststellungsverfahren nicht berücksichtigt worden sei.

Die Bearbeitung des Planantrages soll nach Ansicht von Einwendern solange zurückgestellt werden, bis die Novelle des Fluglärmgesetzes vorliege und/oder Vorschriften zur Senkung der zulässigen Emissionen und/oder ein europaweites Immissionsschutzgesetz vorlägen. Eine Entscheidung aufgrund des LuftVG und Fluglärmgesetzes wird abgelehnt, da diese überaltert seien. Es sollen die Fortschreibung der Richtlinien der Lärm- und Immissionsschutzverordnungen, sowie geplante EU Maßstäbe zum Schutz der Bürger vor Fluglärm beachtet werden.

Die TdV sind der Auffassung, dass das Berliner Naturschutzgesetz im Planfeststellungsantrag sowohl in der UVS (Band N) wie im LBP (Band H) berücksichtigt worden sei und in beiden Bänden an vielen Stellen Textbezüge vorhanden seien.

Die TdV sind der Ansicht, rechtliche Basis für die Erstellung des Planfeststellungsbeschlusses seien die im Entscheidungszeitpunkt verbindlichen gesetzlichen Vorschriften. Angedachte und in der öffentlichen Diskussion befindliche Novellierungen von Gesetzen bilden dagegen mangels Verbindlichkeit keine Rechtsgrundlage. Sie weisen darauf hin, dass keine Notwendigkeit besteht, den Planantrag bis zur Novelle des Fluglärmgesetzes zurückzustellen. Das existierende Fluglärmgesetz sei rechtsverbindlich und damit Entscheidungsgrundlage im laufenden Planfeststellungsverfahren.

Die Anhörungsbehörde nimmt zu den vorgenannten Einwendungen wie folgt Stellung:

Das Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege Berlin (NatSchGBln) findet in den Planantragsunterlagen beispielsweise im Rahmen der Betrachtung der unterschiedlichen Schutzgüter der UVP (Band N, N I-4, S. 7ff.) und im Rahmen des LBP (Band H, H 1 - 8, S. 23) Berücksichtigung. Außerdem wird die Planfest-stellungsbehörde im Rahmen ihrer Entscheidung über den

Planfeststellungsantrag die jeweils einschlägigen Rechts-vorschritten, wie z. B. das NatSchGBln unabhängig davon berücksichtigen, ob sie in den Planantragsunterlagen jeweils berücksichtigt wurden.

Die Einwendungen hinsichtlich der zu beachtenden gesetzlichen Regelungen sind insofern unerheblich, als maßgeblich für die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag die in diesem Zeitpunkt geltenden Gesetze und untergesetzlichen Vorschriften sind. Die Tatsache, dass Novellierungen in der öffentlichen Diskussion stehen, hindert nicht die Einreichung eines Planfeststellungsantrags, für den die entsprechenden Vorschriften von Bedeutung sind.

Im Rahmen des Erörterungstermins hat die Anhörungsbehörde in diesem Zusammenhang auf die Zusage eines MdB verwiesen, dass das in dieser Legislaturperiode noch zu verabschiedende neue Lärmschutzgesetz auch für Flughäfen gilt, die sich noch in der Vorphase der Inbetriebnahme befinden. Das Luftverkehrsgesetz besitzt insoweit auch eine rechtliche Rückwirkung, indem es auferlegt, die Lärmentwicklung auch nach der Genehmigung permanent zu prüfen. Der Abwägungsprozess kann aber nur auf Grundlage geltender Bestimmungen und Gesetze erfolgen, wobei der Zeitpunkt der Planfeststellung maßgebend ist.

II. Planungsgrundlagen, Konsensbeschluss, Standortentscheidung, Landesplanung, Bauleitplanung

Ergebnis der Anhörung

Als ein wesentliches Ergebnis des Anhörungsverfahrens ist festzuhalten, dass der von den Vorhabensträgern vorgesehene Standort Schönefeld für den Single-Flughafen Berlin/Brandenburg den zentralen Konfliktpunkt für den weitaus größten Teil der Einwender und die überwiegende Anzahl der beteiligten Kommunen bildet. Diese Wirkung hat sich noch verstärkt, nachdem das Oberverwaltungsgericht Frankfurt (Oder) durch Urteil vom 24.08.2001 – 3 D 4/99.NE – die Festlegung des Zieles 6.51 der Anlage zur Verordnung über den gemeinsamen Landesentwicklungsplan für den engeren Verflechtungsraum Brandenburg-Berlin (LeP e. V.) vom 02. März 1998 (GVBI. II/ 98, S. 186) für nichtig erklärt hat und in seiner Entscheidung vom 20.03.2002 – 3 D 26/99.NE – erhebliche Zweifel an der Rechtmäßigkeit des Zustandekommens des § 19 Abs. 11 des gemeinsamen Landesentwicklungsprogrammes der Länder Berlin und Brandenburg (LEPro) vom 04. Februar 1998 (GVBI. I/98, S. 14) geäußert und dazu das Landesverfassungsgericht angerufen hat (Vorlagebeschluss nach Art. 113 Nr. 3 Verfassung des Landes Brandenburg und Art. 100 Grundgesetz).

Die Kritik richtet sich vor allem darauf, dass im Raumordnungsverfahren 1994 für das Projekt BBI der Standort Schönefeld als ungeeignet beurteilt und stattdessen der Standort Sperenberg bevorzugt wurde. Zwar seien die Projekte nicht identisch, gleichwohl könnten die maßgeblichen Kriterien auch auf das nunmehr beantragte Vorhaben übertragen werden. Bei erneuter Prüfung käme man zum gleichen Ergebnis, zumindest müsse aber der Standort Schönefeld als ungeeignet ausgewiesen werden. Weiterer erheblicher Kritikpunkt ist das Zustandekommen der Standortentscheidung, die ohne (ausreichende) Beteiligung der Betroffenen und der Gemeinden im sog. ,,Konsensbeschluss“ getroffen und in den o. g. landesplanerischen Grundlagen – ohne ausreichende Abwägung – lediglich nachvollzogen worden sei. Überdies fehle die Darstellung der Standortalternativen und der Gründe für die Standortauswahl in den Planfeststellungsunterlagen. Es handele sich um einen Neubau eines Flughafens und das beantragte Vorhaben beeinträchtige in erheblichem Maße die Planungshoheit der Gemeinden.

Die TdV weisen diese Kritik zurück und berufen sich auf die Gültigkeit des LEPro und des LEP SF. Außerdem sei die Vorlage von Unterlagen zu Standortalternativen auch deshalb nicht erforderlich, weil es sich um den Ausbau des bestehenden Flughafens Schönefeld handele.

Darstellung der Schwerpunkte im Einzelnen

Aus Sicht der Anhörungsbehörde ergeben sich aus den Einwendungen und Stellungnahmen zum Sachthema Planungsgrundlagen, Konsensbeschluss, Standortentscheidung, Landesplanung und Bauleitplanung die nachfolgend aufgeführten Schwerpunkte:

1. Landesplanerische Grundlagen

Die Einwender vertreten überwiegend die Auffassung, dass die landesplanerischen Grundlagen LEPro, LEP eV und LEP SF nicht als Begründung für den Standort Schönefeld herangezogen werden könnten. Diese seien verfassungswidrig bzw. gesetzeswidrig, da die Gemeinden an der Aufstellung nicht ordnungsgemäß beteiligt worden seien.

Die TdV führen dazu aus, dass der Antrag auf Planfeststellung für das Vorhaben ,,Ausbau des Flughafens Schönefeld“ insbesondere damit begründet werde, dass das Vorhaben den Anforderungen der Raumordnung und Landesplanung, § 8 Abs. 1 in Verbindung mit § 6 Abs. 2 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) entspreche. Grundlagen dieser Aussage seien § 19 Abs. 11 LEPro und der LEP SF sowie der Konsensbeschluss der Gesellschafter der BBF vom 28.051996. Der Standort sei raumverträglich, da er den verbindlichen Zielen der Raumordnung entspreche. Nach Art. 16 des LPIG in Verbindung mit § 15 ROG des Bundes könne „ insbesondere“ von einem ROV abgesehen werden, wenn die Beurteilung der Raumverträglichkeit der Planung bereits auf anderer raumordnerischer Grundlage hinreichend gewährleistet ist und die Planung den Zielen der Raumordnung entspricht. Das LEPro und der LEP SF stellten die verbindlichen Ziele der Raumordnung dar.

11 Verordnung über den gemeinsamen Landesentwicklungsplan für den engeren Verflechtungsraum Brandenburg-Berlin (LEP eV)

Mehrere Umlandgemeinden haben in einem Normenkontrollverfahren die Feststellung der Nichtigkeit des Zieles 6.51 der Anlage zur Verordnung über den gemeinsamen Landesentwicklungsplan für den engeren Verflechtungsraum

Brandenburg-Berlin (LEP eV) beantragt. Gegenstand dieses Verfahrens war eine als Ziel der Raumordnung und Landesplanung bezeichnete Festlegung des gemeinsamen Landesentwicklungsplanes für den engeren Verflechtungsraum Brandenburg-Berlin, an dem die Gemeinden nicht ordnungsgemäß beteiligt worden seien, wodurch ihre Planungshoheit verletzt worden sei. Das Ziel des LEP eV 6.51 lautet: ,,Zur Deckung des Luftverkehrsbedarfs in Brandenburg und Berlin sind die Planung und der Ausbau des internationalen Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld vordringlich zu betreiben. Damit soll gleichzeitig das vorhandene Flughafensystem Berlin – Tegel -Tempelhof und Berlin Schönefeld abgelöst werden. Aufgrund der zu erwartenden Verkehrsnachfrage sind ausreichende Flächen für Erhalt und Ausbau des bestehenden Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld freizuhalten. Die landesplanerische Absicherung der ggf. über den Bestand des Flughafengeländes hinaus erforderlichen Flächen bleibt einer Fortschreibung des LEP eV auf der Grundlage eines ergänzend aufzustellenden Landesentwicklungsplanes in enger Anbindung an die luftverkehrsrechtliche Fachplanung vorbehalten“.

Am 24. August 2001 hat das Oberverwaltungsgericht Frankfurt (Oder) für das Land Brandenburg (OVG) in seinem Urteil Aktenzeichen 3 D 4/ 99.NE entschieden, dass die Festlegung des Zieles 6.51 der Anlage zur Verordnung über den gemeinsamen Landesentwicklungsplan für den engeren Verflechtungsraum Brandenburg-Berlin nichtig ist.
Zur Begründung wurde insbesondere ausgeführt, dass die Ungültigkeit der Festlegung 6.51 LEP eV auf einem Verfahrensfehler beruht, da die gesetzliche Verpflichtung zur Beteiligung der Gemeinden im Erarbeitungsverfahren verletzt worden ist. Darüber hinaus ist die Festlegung 6.51 auch in Ermangelung einer ordnungsgemäßen Abwägung ungültig. In den Zielen spiegelt sich eine Abwägung zwischen den durch die Grundsätze der Raumordnung beinhalteten Belangen wider. Sie sind damit anders als die Grundsätze der Raumordnung nicht bloß Maßstab, sondern als räumliche und sachliche Konkretisierung der Entwicklung der Planungsräume das Ergebnis landesplanerischer Abwägung und somit landesplanerische Letztentscheidungen. Es konnte hier keine gerechte Abwägung aller für die Aufstellung eines Ziels der Raumordnung und Landesplanung erforderlichen Gesichtspunkte vorausgegangen sein, weil die von der Festlegung betroffenen Gemeinden nicht zuvor angehört worden sind. Auch der sog. Konsensbeschluss der Gesellschafter der BBF kann nicht allein das Entscheidungsergebnis bestimmen. Es war für das Gericht nicht erkennbar, dass sich der Verordnungsgeber mit den Argumenten für und gegen den Standort Schönefeld als Flughafenstandort inhaltlich auseinandergesetzt hat.

Die Nichtzulassungsbeschwerde des Landes Brandenburg gegen das Urteil des OVG wies das Bundesverwaltungsgericht mit Beschluss vom 07.03.2002 – BVerwG 4 BN 60.01 – ab. Das Urteil des OVG Frankfurt (Oder) ist damit rechtskräftig.

Die Anhörungsbehörde hat nach dem Urteil des OVG Frankfurt (Oder) die TdV um Stellungnahme und um Mitteilung gebeten, welche Auswirkungen sie aufgrund des Urteils sehen und ob sich daraus eine Änderung ihres Antrages ergeben wird. Insbesondere wurde gefragt, ob die TdV vorhaben, zur Standortbegründung bzw. -auswahl ergänzende Unterlagen im laufenden Verfahren einzureichen.

Die TdV erklärten sowohl mündlich als auch mit Schreiben vom 06.09.2001, dass es aufgrund des Urteils keine Veranlassung gebe, das Verfahren auszusetzen bzw. abzubrechen. Zwar sei das o. g. Ziel des Landesentwicklungsplanes engerer Verflechtungsraum (LEP eV) für nichtig erklärt worden, jedoch sei damit nicht der Standort Schönefeld hinfällig. Der Antrag auf Ausbau des Flughafens Schönefeld stütze sich in erster Linie auf das LEPro und nicht auf den LEP eV. Die verbindlichen Ziele des LEPro und des LEP SF würden nach wie vor gelten. Die Raumverträglichkeit des Vorhabens stehe gemäß § 6 Abs. 2 S. 1 LuftVG i. V. m. § 4 Abs. 1, 3, 4 ROG und § 19 Abs. 11 LEPro fest, solange verfassungsgerichtlich nicht die Nichtigkeit des § 19 Abs. 11 LEPro festgestellt worden sei. Aus ihrer Sicht sei die Zielvorgabe des § 19 Abs. 11 LEPro weiterhin wirksam. Ergänzende Unterlagen zur Standortbegründung seien deshalb nicht erforderlich. Sie gehen davon aus, dass möglicherweise nachzureichende Unterlagen zur raumordnerischen Verträglichkeit keine Auswirkung auf die vorgelegten technischen Planungen und deren Ausgestaltung hätten. Die raumordnerische Verträglichkeit des Standorts sei anhand des LEPro zu beurteilen.

1.2 Verordnung über den gemeinsamen Landesentwicklungsplan Standortsicherung Flughafen (LEP SF)

Bezüglich der Verordnung über den gemeinsamen Landesentwicklungsplan Standortsicherung Flughafen (LEP SF) haben mehrere Umlandgemeinden Normenkontrollantrag beim Oberverwaltungsgericht Frankfurt/ Oder gestellt, mit dem Ziel der Feststellung der Nichtigkeit der Rechtsverordnung. Die Gemeinden begründen dies damit, dass sie bei der Aufstellung des Planes nicht hinreichend beteiligt worden seien und dadurch ihre Selbstverwaltungshoheit gemäß Art. 97 Landesverfassung Brandenburg (LVerf Bbg) und Art. 28 GG verletzt worden sei.

Der LEP SF regele im Kern, dass Flächen in der Umgebung des geplanten Flughafens Schönefeld von entgegenstehender Bebauung freizuhalten sind. Die Planungshoheit der Gemeinden sei dadurch unverhältnismäßig beeinträchtigt.

Das Oberverwaltungsgericht Frankfurt (Oder) hat am 20.03.2002 - 3 D 26/99.NE - beschlossen, das Verfahren über die Feststellung der Nichtigkeit des LEP SF auszusetzen und eine Entscheidung des Verfassungsgerichtes des Landes Brandenburg über die Frage einzuholen, ob die – vor Erlass des LEP SF erfolgte – Festlegung des Flughafenstandortes Schönefeld im gemeinsamen LEPro mit der Verfassung des Landes Brandenburg vereinbar ist. In dem als Staatsvertrag zwischen Berlin und Brandenburg vereinbarten Landesentwicklungsprogramm ist der Standort Schönefeld als Ziel der Raumordnung und Landesplanung festgelegt worden. Von der Frage, ob diese Festlegung mit der Verfassung des Landes Brandenburg vereinbar ist, hängt es nach Auffassung des Gerichts ab, ob der später erlassene LEP SF gültig ist oder nicht. Der LEP SF ist nach Ansicht des OVG Frankfurt (Oder) formell ordnungsgemäß erarbeitet worden.

Das Gericht ist der Auffassung, dass die Festlegung des Standortes Schönefeld im LEPro der Verfassung des Landes Brandenburg widerspricht, da diese nicht in verfassungsgemäßer Weise zustande gekommen ist. Zum einen seien die betroffenen Gemeinden nicht hinreichend beteiligt worden. Zum anderen habe der Gesetzgeber bei der Festlegung nicht alle sachlich bedeutsamen Belange zu Grunde gelegt sowie umfassend und in einer nachvollziehbaren Weise anhand der Maßstäbe der Raumordnung und Landsplanung gegeneinander abgewogen. Maßgebend sei für ihn allein die unternehmerische Entscheidung der Länder Berlin und Brandenburg und des Bundes als Gesellschafter der Berlin Brandenburg Flughafen Holding gewesen.

Im gemeinsamen Landesentwicklungsprogramm der Länder Berlin und Brandenburg (§ 19 Abs. 11 LEPro) ist festgelegt, dass zur Deckung des Luftverkehrsbedarfs in Brandenburg und Berlin die Planung und der Ausbau des Flughafens Schönefeld zu einem internationalen Verkehrsflughafen als Singlestandort vordringlich zu betreiben sind. Damit soll gleichzeitig das vorhandene Flug hafensystem abgelöst werden. Der Flughafen Berlin Schönefeld ist mit leistungsfähigen Verbindungen zum übrigen Verkehrsnetz, insbesondere zum Schienennetz und zum öffentlichen Personennahverkehr zu versehen. Die für den Ausbau des Flughafens sowie für seine Funktionsfähigkeit notwendigen Flächen sind zu sichern. Für die allgemeine Luftfahrt sind ergänzend regionale Flugplätze zu schaffen. Der Anteil des

Kurzstreckenluftverkehrs ist zugunsten des Eisenbahnfernverkehrs erheblich zu verringern.

Die Anhörungsbehörde hat aufgrund der Entscheidung des OVG Frankfurt (Oder), das Verfahren auszusetzen und eine Entscheidung des Verfassungsgerichts des Landes Brandenburg einzuholen, geprüft, ob diese Auswirkungen auf das anhängige Anhörungsverfahren hat. Dazu hat sie mit Schreiben vom 04.04.2002 die TdV zur Stellungnahme aufgefordert und gleichzeitig um Mitteilung gebeten, ob und ggf. welche weiteren Folgerungen aus dortiger Sicht aus der Entscheidung des OVG Frankfurt (Oder) zu ziehen sind, insbesondere ob sie Änderungen bzw. Ergänzungen des Antrages beabsichtigen.

Die TdV haben mit Schreiben vom 2504.2002 und ergänzend am 21.052002 mitgeteilt, dass die Entscheidung des OVG Frankfurt (Oder) für sie keine Veranlassung gebe, den Planfeststellungsantrag zu ändern. Das Ziel des § 19 Abs. 11 LEPro gelte fort. Sie verweisen dazu auf frühere Verfassungsbeschwerden gegen § 19 Abs. 11 LEPro, die ohne Erfolg geblieben seien. Mit dem Planfeststellungsantrag sei eine Konfigurationsanalyse vorgelegt worden, welche alle möglichen Alternativen zur Anpassung der geplanten zusätzlichen Start- und Landebahn in die Umgebung des Flughafens Schönefeld untersucht habe. Für sie stelle sich keine, insbesondere keine sich aufdrängende Alternative zu dem beantragten Ausbauvorhaben dar. Eine auf die Entscheidung des OVG Frankfurt (Oder) gestützte Aussetzung des Planfeststellungsverfahrens scheide mangels Vorgreiflichkeit der dem Verfassungsgericht Brandenburg vorgelegten Frage aus. Im o. g. Schreiben vom 21.05.2002 teilten sie mit, dass sie gegenüber der Planfeststellungsbehörde erneut darstellen würden, dass es keine ,,sich aufdrängende Alternativen“ zum zur Planfeststellung nachgesuchten Ausbau des Flughafens Schönefeld gäbe.

Nach Ansicht der Anhörungsbehörde haben sich hinsichtlich der Planungsgrundlagen seit der Einreichung des Antrages auf Ausbau des Flughafens Schönefeld am 17. 12. 1999 teilweise Änderungen ergeben.

Das Ziel 6.5.1 des LEP eV wurde für nichtig erklärt und entfällt als verbindliches Ziel der Raumordnung. Für den Fall, dass das Verfassungsgericht des Landes Brandenburg das Ziel des § 19 Abs. 11 LEPro für verfassungswidrig erklärt und damit in der Konsequenz auch das OVG Frankfurt (Oder) die Nichtigkeit des LEP SF feststellt, entfiele ein dem Antrag auf Ausbau des Flughafens

Schönefeld zugrunde liegender wesentlicher Begründungsteil. Ein verbindliches Ziel der Raumordnung besteht dann noch nach § 3 Nr. 11 Satz 8 des BbgLPlG vom 06. April 1995 (GVBl. I/ 95, S. 210), wonach in der Region südlich von Berlin ein neuer Verkehrsflughafen vorzusehen ist.

Zu *klären ist, ob und ggf welche Auswirkungen die Entscheidungen des OVG Frankfurt (Oder) auf das anhängige Verfahren haben. Die Verwaltung ist bis zu einer verbindlichen Entscheidung über die Gültigkeit des LEPro in der Form der Umsetzungsgesetze gemäß Art. 20 Abs. 7 ff. sowie Art. 2 Abs. 5 LVerf Bbg an diese Gesetze gebunden. Dies ergibt sich u.a. aus § 4 Abs. 1 ROG, wonach die Ziele der Raumordnung von öffentlichen Stellen bei ihren raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen zu beachten sind.* **Zu** *diesen Zielen zählen gemäß Punkt 4. der Zusammenstellung ,,Landesplanerische Begriffe und Instrumente", die vom Beschluss der Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) am 15.11.1983 verabschiedet wurde, Programme und Pläne der Landesplanung wie LEPro und LEP. Die in o. g. Weise verankerten Ziele der Raumordnung lösen eine strikte Beachtungspflicht aus, die nicht durch planerische Abwägung oder Ermessungsentscheidung überwunden werden kann. Diese Bindungswirkung hat zur Folge, dass die Ziele, Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung bei jeder Planung und Maßnahme in der Abwägung zu berücksichtigen sind.*

Nach Ansicht von Kühling / Hermann, Fachplanungsrecht, 2. Auflage 2000, Rn. 241 f. können landesplanerische Vorentscheidungen im Rahmen der Endentscheidungen selbst überprüft werden, sofern diese keine außenwirksame rechtliche Verbindlichkeit haben. In den auf derartige landesplanerische Vorentscheidungen nachfolgenden Planungsstufen ist stets im Rahmen der Abwägungsentscheidung zu prüfen, ob in der Abwägung unüberwindliche Belange dazu nötigen, von der Planung Abstand zu nehmen. In den Fällen, in denen landesplanerische Vorentscheidungen eine rechtliche Wirksamkeit nach außen entfalten, wie z.B. durch den LEP SF, ist im Umkehrschluss keine weitere Überprüfung vorzunehmen und die festgeschriebenen Ziele der Raumordnung sind strikt zu beachten.

Nach Ansicht der Anhörungsbehörde sind die landesplanerischen Grundlagen LEPro und LEP SF in ihrer jeweiligen Ausprägung bis zu ihrer rechtskräftigen Aufhebung durch die Gerichte für die Verwaltung bindend.

2. Berücksichtigung der Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens BBI 1994

Für die Einwender und Betroffenen ist es nicht nachvollziehbar, weshalb die Ergebnisse des ROV 1994 sowie aller Gutachten, die dem ROV zugrunde lagen, nicht berücksichtigt würden, da die meisten Kriterien auf das beantragte Vorhaben übertragbar seien. Sie hätten weiterhin Gültigkeit und seien deshalb in das beantragte Verfahren einzustellen. Der zwischenzeitlich eingetretene Zeitablauf mache den Inhalt einer landesplanerischen Beurteilung nicht bedeutungslos.

Die TdV führen dazu aus, dass die Berücksichtigung der landesplanerischen Beurteilung des Raumordnungsverfahrens 1994 mangels Gültigkeit nicht mehr möglich sei. Im Übrigen sei das Raumordnungsverfahren mit dem Ziel der Standortsuche für einen Großflughafen Berlin Brandenburg International mit einer Kapazität für 60 Millionen Passagiere pro Jahr und 4 Start- und Landebahnen durchgeführt worden. Als Standorte standen Jüterbog-Ost, Sperenberg und Schönefeld-Süd zur Auswahl. Dem beantragten Ausbau des Flughafens Schönefeld lägen andere Voraussetzungen zugrunde, nämlich der Bau einer neuen Start- und Landebahn und eine Kapazität von 30 Millionen Passagiere pro Jahr bei gleichzeitiger Schließung der Flughäfen Tegel und Tempelhof. Hierbei handele es sich um ein anderes Vorhaben als das, das dem Raumordnungsverfahrens zugrunde gelegen hat.

Nach Ansicht der Anhörungsbehörde ist die Auffassung der TdV korrekt, da die Gültigkeit der Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens 1994 auf vier Jahre begrenzt war. Eine Berücksichtigung der Ergebnisse im nachfolgenden Verfahren scheidet deshalb aus formalen Gründen aus.

3. Standortalternativen

Sowohl die Einwender und Betroffenen als auch eine Vielzahl der Träger öffentlicher Belange halten den Planantrag für mangelhaft, da keine Standortalternativen geprüft und dargelegt worden seien. In der fehlenden Alternativendarstellung wird von ihnen ein Verstoß gegen Art. 20 Abs. 3 GG gesehen.

Die Prüfung von Standortalternativen dränge sich auf, da sie im Raumordnungsverfahren 1994 bereits erfolgt sei. Es sei insbesondere nicht

nachvollziehbar, weshalb der Standort Sperenberg nicht ausgewählt wurde. Der Standort Sperenberg weise eine geringere Siedlungsdichte im Umfeld des Flughafens auf als Schönefeld. Deswegen sei Sperenberg als der geeignete Flughafenstandort anzusehen. Sperenberg sei die bessere und billigere langfristige Lösung. Eine vergleichende Gesamtrechnung für die Standorte Schönefeld und Sperenberg, die u.a. die Faktoren Mensch und Eigentum berücksichtige, sei daher erforderlich. Auch stünden als sonstige Alternativstandorte die Standorte Leipzig-Halle und Stendal zur Verfügung. Daneben solle ein Fahrzeitenvergleich im Hinblick auf die verkehrliche Anbindung der Standorte Schönefeld und Sperenberg vorgenommen werden.
Die zum Standort Stendal von Roland Berger Strategie Consultings erarbeitete Studie ,,Marktchancen des Flughafens Berlin Brandenburg International“ bei Stendal sei in die Standortentscheidung einzubeziehen.

Seitens der Einwender und einiger TÖB wird eine nachträgliche Untersuchung und Abwägung zur Standortentscheidung gefordert. Die Untersuchung ,,Vergleichende Darstellung der möglichen Flughafenstandorte Schönefeld und Sperenberg für einen Singlestandort“ der Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH von der WIB Ingenieurgesellschaft mbH Planung, Umwelt, Datendienste (Stand 1996), solle zum Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens gemacht werden.

Die Einwender und Betroffenen bezweifeln, dass die Begründung des Antrages auf Ausbau des Flughafens Schönefeld ausreichend ist. Der Antrag auf Planfeststellung enthalte keine Ausführungen zur Standortwahl, sondern nur den Hinweis auf eine Vorentscheidung durch den Konsensbeschluss. Dieser entfalte keine Rechtsverbindlichkeit und sei als Basis für die Standortentscheidung abzulehnen. Das Zustandekommen der Standortentscheidung und damit die Gründe für die Auswahl des Standortes Schönefeld im Antrag auf Ausbau des Flughafens Schönefeld seien nicht dargelegt worden. Insbesondere das vergleichende Raumordnungsverfahren von 1994 habe ergeben, dass Sperenberg besser als Standort für einen neuen Flughafen geeignet sei. Es wird darauf hingewiesen, dass sich die Gesellschafter laut Konsensbeschluss verpflichtet haben, bis zur Herstellung der Baureife für den Single-Flughafen Schönefeld die Flächen in Sperenberg vorsorglich freizuhalten. Insbesondere würden für die Rechtfertigung des Vorhabens am Standort Schönefeld Angaben fehlen, wie sie im Schreiben des MSWV vom 10.07.1997 bzw. 16.06.1998 vom TdV gefordert worden seien. Dazu gehöre die Darlegung der Kriterien des Standortsuchverfahrens, die Standortwahl und die Standortbegründung. Die Einwender haben deshalb

gefordert, dass die TdV eine ausführliche Begründung der besonderen Eignung des Standortes Schönefeld vorlegen.

Die TdV weisen darauf hin, dass alle möglichen Alternativen eines Ausbaus des Flughafens Schönefeld untersucht worden seien und schließlich die auf der Grundlage der Konfigurationsanalyse optimierte Lage der neuen Start- und Landebahn des Flughafens zum Gegenstand des Antrages gemacht worden sei. Die vorgelegte Konfigurationsanalyse, die den optimalen Standort innerhalb und angrenzend an das bestehende Flughafengelände suche, sei ausreichend. Nach deren Ergebnissen sei die Lage der SLB ausgewählt worden, die eine Beeinträchtigung der Umgebung des Flughafens soweit wie möglich vermeide bzw. minimiere. Eine ernsthaft in Betracht kommende oder sich geradezu aufdrängende Alternative für den Ausbau des Flughafens Schönefeld sei in der mit dem Planfeststellungsantrag nachgesuchten Weise nicht vorhanden.

Die TdV tragen weiter vor, dass die Standortwahl auf einer unternehmerischen Entscheidung beruhe. Diese habe sich für einen Ausbau des vorhandenen Flughafens Schönefeld und gegen einen vollständigen Neubau eines Flughafens an anderer Stelle entschieden. Die Standortwahl sei nicht Gegenstand des beantragten Planfeststellungsverfahrens. Nach ihrer Ansicht sei das Vorhaben ,,Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld“ gerechtfertigt. Das Vorhaben sei vernünftigerweise geboten. Der Rechtfertigung des Antrages auf Planfeststellung lägen drei Aspekte als Begründung zugrunde: Die erste Säule sei der Bedarf. Es sei offenkundig, dass das bestehende Berliner Flughafensystem (Flugflächen) den zu erwartenden Luftverkehr qualitativ und quantitativ langfristig nicht abwickeln kann. Kapazitätserweiterungen an den bestehenden Berliner Flughäfen seien aufgrund fehlender Flächen nicht möglich. Die zweite Säule sei die Funktion als Ersatzflughafen („Single-Flughafen“), für die zu schließenden Flughäfen Tegel und Tempelhof. Die Anträge auf Schließung der Flughäfen Tegel und Tempelhof seien nach Vorlage entsprechender Gesellschafterbeschlüsse bei der zuständigen Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung gestellt worden. Die dritte Säule sei der Immissionsschutz, wonach eine Reduzierung der Lärmbetroffenen innerhalb Berlins aufgrund der Schließung von zwei innerstädtischen Flughäfen prognostiziert wird.

Die TdV stützen den Antrag auf Ausbau des bestehenden Flughafens Schönefeld u.a. mittelbar auf den Konsensbeschluss. Zwar habe der Beschluss ausschließlich unternehmerischen Charakter für sie und beinhalte damit keine rechtlichen, insbesondere öffentlich-rechtlichen Wirkungen. Jedoch sei der

Konsensbeschluss durch einen Gesellschafterbeschluss der BBF verbindlich. Damit sei die Geschäftsführung legitimiert, den Ausbau des Flughafens anstatt eines Neubaus an einem Drittstandort zu betreiben. Gleichzeitig werde die Entscheidung mit sachlichen Kriterien, u.a. aufgrund der positiven ökologischen Gesamtbilanz, begründet.

Nach Ansicht der Anhörungsbehörde stellt der Konsensbeschluss eine unternehmerische Willensbekundung dar, die nicht verfahrensbestimmend ist.

Eine Planung ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts gerechtfertigt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben nach Maßgabe der vom jeweiligen Fachplanungsgesetz allgemein verfolgten Ziele ein Bedürfnis besteht und die mit ihr geplante Maßnahme objektiv erforderlich ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 07. Juli 1978- BVerwG 4 C 79.76.). Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern bereits wenn es vernünftigerweise geboten ist (vgl. BVerwGE 75, 118 als auch BVerwG Urteil vom 05.12.1986 – 4 C 13.85;). Die von den TdV vorgebrachten Gründe für eine positive ökologische Gesamtbilanz, die Bewältigung des zu erwartenden Luftverkehrsaufkommens auf einem Flughafen und die Verbesserung des Luftverkehrsangebotes für die Region Berlin/Brandenburg sind grundsätzlich geeignet, das beantragte Ausbauvorhaben zu rechtfertigen.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde muss die Schließung der Flughäfen Berlin - Tempelhof und Berlin – Tegel verbindlich sein, um die zur Rechtfertigung des Vorhabens vorgebrachten Gründe zu tragen. Selbst die TdV sind der Ansicht, dass die innerstädtischen Flughäfen Berlin - Tempelhof und Berlin - Tegel im Zusammenhang mit dem Ausbauvorhaben geschlossen werden sollen. Dies entspricht auch eigenen unternehmerischen Festlegungen des Konsensbeschlusses, wonach keiner der vorhandenen Standorte Tempelhof und Tegel als Flughafen weiter zu betreiben ist. Mit der Einreichung der Anträge auf Schließung der Flughäfen haben die TdV einen ersten Schritt zur Verwirklichung der Schließungsabsicht unternommen. Der Planfeststellungsbehörde wird empfohlen, dem Antrag nur zu entsprechen, wenn die Schließung der Flughäfen Berlin Tegel und Berlin Tempelhof gewährleistet ist.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist eine Standortentscheidung rechtswidrig, wenn infolge einer Fehlgewichtung die Vorzugswürdigkeif eines anderen Standortes von der Behörde verkannt wurde. Dies wäre nicht nur dann der Fall, wenn sich der Behörde ein anderer Standort

als ,,offensichtlich“ besser geeignet aufdrängen müsste (BVerwG Urteil vom 05.12.1986 in BVerwGE 75, 214). Für die Berücksichtigung von Standortalternativen kommt es daher darauf an, rechtsmindernde Eingriffe soweit wie möglich zu vermeiden.

Nach Ansicht der Anhörungsbehörde ist der Nachweis, dass es keine sich aufdrängenden oder sich anbietenden anderen Standorte für den Ausbau des Flughafens gibt, noch nicht in ausreichendem Maße geführt. Dies ist aber nach den Grundsätzen des rechtsstaatlichen Abwägungsgebot erforderlich (vgl. BVerwG, Urteil vom 22.03.1974 -4 C 42.73). Die TdV haben nunmehr mit Schreiben vom 21.05.2002 mitgeteilt, dass sie darstellen werden, dass ,,sich aufdrängende Alternativen“ zum zur Planfeststellung beantragten Ausbau des Flughafens nicht bestehen.

Die Anhörungsbehörde empfiehlt der Planfeststellungsbehörde,die Notwendigkeit einer Alternativenprüfung im Planfeststellungsverfahren eingehend zu untersuchen.

4. Erforderlichkeit eines neuen Raumordnungsverfahrens

Die Einwender und Betroffenen halten die Durchführung eines neuen Raumordnungsverfahrens für das beantragte Vorhaben für erforderlich, da verbindliche Ziele der Raumordnung nicht vorlägen.

Die TdV halten eine Betrachtung von Standortalternativen auf der Grundlage der Durchführung eines neuen Raumordnungsverfahrens gemäß § 15 Abs. 2 ROG/§ 16 Abs. 2 LPIG nicht für erforderlich, da diese bereits auf anderer raumordnerischer Grundlage hinreichend gewährleistet sei. Dies gelte insbesondere, weil das beantragte Vorhaben den Zielen der Raumordnung entspreche. Die Raumverträglichkeit des Vorhabens sei durch die verbindlichen Ziele der Raumordnung und die Optimierung des Vorhabens durch die Konfigurationsanalyse in der rechtlich gebotenen Weise gewährleistet. Der Konsensbeschluss der drei Gesellschafter aus dem Jahre 1996, der den Ausbau des Standortes Schönefeld vorsieht, sei eine verkehrspolitische Entscheidung, die landesplanerisch umgesetzt bzw. abgesichert worden sei.

Die GL hat gegenüber der Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 04.06.1997 als auch auf Nachfrage der Anhörungsbehörde am 09.10.2001 mitgeteilt, dass mit § 19 Abs. 11 LEPro und LEP SF verbindliche Ziele der

Raumordnung vorhanden seien, die ein erneutes Raumordnungsverfahren i. S. des Art. 16 Abs. 2 LPlV entbehrlich machten.

Nach der Entscheidung des OVG Frankfurt (Oder) hat die Anhörungsbehörde mit Schreiben vom 08.04.2002 die GL zur erneuten Stellungnahme zur Frage der Erforderlichkeit eines Raumordnungsverfahrens aufgefordert. Mit Schreiben vom 2504.2002 führte die GL aus, dass bis zur Entscheidung des Landesverfassungsgerichts der LEP SF und § 19 Abs. 11 LEPro ihre Gültigkeit behielten. Das OVG habe ausdrücklich festgestellt, dass die Inhalte des LEP SF selbst keinen Zweifeln unterlägen und der Plan ordnungsgemäß aufgestellt worden seien. Sie verwiesen auf ihr Schreiben vom 09.10.2001 und stellten nochmals klar, dass ein erneutes Raumordnungsverfahren nicht erforderlich war, weil die Landesregierungen sich für den Weg der Aufstellung eines LEP entschieden hätten, um die raumordnerischen Grundlagen für einen bedarfsgerechten Luftverkehrsanschluss zu schaffen. Im Hinblick auf die o. g. Entscheidungen werde eine Neuaufstellung des landesplanerischen Zielsystems angestrebt. Ein Raumordnungsverfahren sei auch danach nicht vorgesehen.

Nach § 15 ROG sind raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen in einem besonderen Verfahren untereinander und mit den Erfordernissen der Raumordnung abzustimmen (Raumordnungsverfahren). Nach § 15 Abs. 2 ROG kann von einem Raumordnungsverfahren abgesehen werden, wenn die Beurteilung der Raumverträglichkeit der Planung oder Maßnahme bereits auf anderer raumordnerischer Grundlage hinreichend gewährleistet ist. Das ist nach § 15 Abs. 2 Nr. 3 ROG der Fall, wenn die Planung oder Maßnahme in einem anderen gesetzlichen Abstimmungsverfahren unter Beteiligung der Landesplanungsbehörde festgelegt worden ist. Vorbehaltlich der Entscheidung des Landesverfassungsgerichts ist davon auszugehen, dass diese Verfahren in Form des LEPro und des LEP SF vorliegen.

Für den Fall, dass das Landesverfassungsgericht das LEPro für nicht verfassungsgemäß erklärt und damit auch das OVG Frankfurt (Oder) den LEP SF für nichtig erklärt, sollte die Planfeststellungsbehörde die Frage der Durchführung eines Raumordnungsverfahrens erneut überprüfen.

5. Antragsgegenstand Neubau statt Ausbau

Aus Sicht der Einwender und Betroffenen handele es sich bei dem vorgesehenen und beantragten Vorhaben um einen Neubau, da keine der derzeit bestehenden Flugbetriebsgenehmigungen aufrechterhalten werde. Die Startlaufstrecke der bestehenden Südbahn würde um 1/5 verlängert, sämtliche Vorfeldflächen sowie die künftige südliche Start- und Landebahn neu errichtet. Vor dem Hintergrund der hohen Investitionskosten spreche mehr für einen Neubau als für einen Ausbau des Flughafens. Der Umfang der bestandskräftigen luftverkehrsrechtlichen Genehmigung (Flugbewegungen, Abfertigungskapazität, Lärmauswirkungen) decke das Ausbauvorhaben nicht. Eine Erstreckung der bisherigen Genehmigung und der Planfeststellungsfiktion auf das beantragte Vorhaben sei rechtswidrig.

Die TdV führen dazu aus, dass es sich bei dem Planfeststellungsantrag nicht um den Antrag auf Zulassung eines neuen Flughafens an einem neuen Standort handele, sondern um den Ausbau eines bestehenden Flughafens. Die Standortfrage des Flughafens Schönefeld sei entschieden. Der Flughafen werde auf Grundlage der für ihn erteilten Genehmigungen betrieben; er gelte gemäß § 71 LuftVG als im Plan festgestellt. Die Standortfrage sei daher nicht neu aufzuwerfen, es werde auf die Festsetzungen des LEP SF verwiesen. Im Übrigen dränge sich eine ernst zu nehmende Alternative für den vorgesehenen Ausbau des Flughafens nicht auf. Die TdV berufen sich auf den gesicherten Bestand des bestehenden Flughafens.

Für die Qualifikation als Aus- oder Neubauvorhaben kommt es nicht auf den Umfang der vorgesehenen Maßnahmen an. Entscheidend ist, ob an eine bereits bestehende Verkehrsanlage angeknüpft wird. Dies ist vorliegend unzweifelhaft der Fall. Andererseits entbindet die Qualifikation als Ausbaumaßnahme nicht von der Prüfung weniger rechtsmindernder Alternativen, wenn sie sich aufdrängen (Kühling/Hermann, Fachplanungsrecht, Rn. 369 mit Verweis auf die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes). Sich aufdrängende Alternativen mögen regelmäßig bei Ausbaumaßnahmen weniger häufig vorliegen, sind aber nicht völlig ausgeschlossen. Dass es sich bei dem hier zu behandelnden Vorhaben um eine wesentliche Änderung einer Verkehrsanlage handelt, wird auch von den Vorhabensträgern nicht bestritten.

6. Unzulässige Eingriffe in die Planungshoheit der Gemeinden

Vielfach wurde vorgetragen, dass die Planungshoheit der Gemeinden durch das beantragte Vorhaben in erheblichem Maße beeinträchtigt werde. Auf Grund des Landesentwicklungsplanes Standortsicherung Schönefeld (LEP SF) seien u.a. die Bebauungspläne für Wohngebiete in den Gemeinden nicht mehr zulässig. Geplante Wohnbebauung sei nicht mehr möglich. Die Sozialstruktur der Gemeinde werde sich negativ entwickeln.

Die TdV führen dazu aus, dass eine Beeinträchtigung der Planungshoheit der Gemeinden nicht unmittelbar durch das beantragte Vorhaben gegeben sei. Die Beeinträchtigung der Planungshoheit sei auf die Beschränkungen des LEP SF zurückzuführen. Nach seiner Ansicht könne im Vergleich zu anderen Flughäfen ein Zerfall der Bevölkerungsstruktur im Hinblick auf die soziale Entwicklung nicht festgestellt werden. Es werde in die planerischen Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinden - mit Ausnahme der Flächeninanspruchnahme durch das Flughafengelände selbst - nicht eingegriffen. Eine unmittelbare Beeinflussung der Bauleitplanung der von den Lärmauswirkungen des auszubauenden Flughafens betroffenen Gemeinden sei damit nicht verbunden. Der LEP SF, der zwei Siedlungsbeschränkungszonen festlege, diene der landesplanerischen Vorsorge und Konfliktvermeidung. In rechtsverbindliche Bebauungspläne und Satzungen nach dem BauGB werde nicht eingegriffen. Durch Anlage und Betrieb des auszubauenden Flughafens würden die in den Sieldungsbeschränkungszonen II gelegenen Gemeinden in ihrer planerischen Entwicklungsmöglichkeit weder nachhaltig noch rechtlich erheblich beeinträchtigt.

Von den Festsetzungen der Siedlungsbeschränkungszone I seien in Bezug auf die kommunale Planungshoheit insbesondere die Gemeinden Blankenfelde, Dahlewitz, Diepensee, Eichwalde, Mahlow, Schulzendorf, Selchow, Waltersdorf und Waßmannsdorf sowie der Stadtbezirk Treptow / Köpenick betroffen. Eine rechtlich erhebliche Beeinträchtigung der Planungshoheit sei durch die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Flughafens für die Gemeinden nicht gegeben.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde stellt die kommunale Selbstverwaltungsgarantie einen wesentlichen Belang dar, der in der Abwägungsentscheidung zu berücksichtigen ist.

Die kommunale Selbstverwaltung der Gemeinde ist in Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG und Art. 97 LVerf Bbg garantiert. Sie umfasst alle Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft. Daraus wird insbesondere ein Recht der Kommunen auf selbständige gemeindliche Entwicklung abgeleitet (vgl. BVerwG in NVwZ-RR 1999, 219 ff 221; nach der früheren Rspr. des BVerwG sog. ,,Selbstgestaltungsrecht" in NJW 1976, 2175 ff., 2176; NJW 1983, 1507). Eingriffe in die Selbstverwaltungsgarantie sind durch den Gesetzesvorbehalt in Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG ,,im Rahmen der Gesetze" gerechtfertigt. Der Gesetzesvorbehalt umfasst nicht nur die Art und Weise der Erledigung der örtlichen Angelegenheiten, sondern ebenso diese gemeindliche Zuständigkeit für die Angelegenheiten (vg. BVerfGE 79, 127/143); Damit ist der Kernbereich der Selbstverwaltungsgarantie grundrechtlich geschützt. Ein Eingriff in den Kernbereich der Selbstverwaltungsgarantie der von Ausbauvorhaben betroffenen Gemeinden liegt nicht vor, da die gemeindliche Zuständigkeit für alle örtlichen Angelegenheiten weiterhin gegeben ist.

Eingriffe in die Planungshoheit einzelner Gemeinden sind nur zulässig, soweit sie durch überörtliche Interessen von höherem Gewicht erfordert werden (vgl. BVerfGE 56, 298/313 f.). Den Gemeinden dürfen Aufgaben mit relevantem örtlichen Charakter nur bei überwiegenden Gründen des Gemeininteresses entzogen werden. Es gilt der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit und das Willkürverbot (vgl. BVerfGE 26, 228/244). Eine Beeinträchtigung der Planungshoheit durch die direkte Störung von gemeindlichen Planungen ist nicht erst bei Eingriffen in rechtsverbindliche Bauleitpläne gegeben, sondern schon bei einer hinreichend konkreten und verfestigten Planung.

Die Eingriffe in die Planungshoheit der betroffenen Gemeinden wie z.B. Blankenfelde / Mahlow, Dahlewitz, Schulzendorf oder Eichwalde durch Untersagung der Aufstellung von Bauleitplänen sind auf die Beschränkungen des LEP SF zurückzuführen. Mit dem LEP SF wird das Ziel verfolgt, vom Ausbauvorhaben betroffene Flächen freizuhalten. Damit ist das beantragte Ausbauvorhaben ursächlich für die Aufstellung des LEP SF und damit mittelbar auch für die Eingriffe in die Planungshoheit der betroffenen Gemeinden. Daraus folgt zwar kein absoluter Abwehranspruch gegen fachplanerische Vorhaben, jedoch der Schutzumfang, dem durch das Abwägungsgebot Rechnung zu tragen ist.

III. Verkehrsbedarf/Wirtschaftlichkeit des Vorhabens

Ergebnis der Anhörung

Die Kritik an der vorgelegten Verkehrsprognose bestand insbesondere darin, dass für den Ausbau des Flughafens Schönefeld kein Bedarf bestehe, solange die Flughäfen Berlin - Tegel und Berlin - Tempelhof nicht geschlossen seien. Es wurde eine verbindliche Regelung in der abschließenden Entscheidung gefordert, die die Schließung der Berliner Flughäfen mit der Inbetriebnahme der erweiterten Anlagen des Flughafens Schönefeld verknüpft.

Darüber hinaus wurde erhebliche Kritik an der vorgelegten Verkehrsprognose geäußert, die eine Bandbreite von Überschätzung bis Unterschätzung umfasst. Das Luftverkehrsaufkommen in Berlin werde überschätzt, weil z.B. vorhandene Kapazitäten anderer Flughäfen wie Leipzig/Halle oder Stendal, die Entwicklung der Eisenbahntechnik oder von Kommunikationstechnologien nicht berücksichtigt worden seien. Der Anteil am Nachtflugbetrieb seien zu hoch eingeschätzt, die Entwicklung des Bruttoinlandsproduktes und der Bevölkerungsrückgang seien nicht eingestellt worden.

Von anderer Seite wurde bemängelt, dass die vorgelegte Prognose M 1 von zu niedrigen Zuwachsraten ausgehe, da das Passagieraufkommen nach den neusten Prognosen erheblich ansteige. Es wurde auch vorgetragen, dass die Verkehrsprognose veraltet und unrealistisch sei. Die Funktion des Flughafens als Luftdrehkreuz, die Wirtschaftlichkeit und die Effekte für die Region Berlin-Banden burg werden bestritten.

Daher wird die Erstellung einer neuen und unabhängigen Verkehrsprognose gefordert.

Die Anhörung zum Thema Verkehrsprognose hat ergeben, dass der vorgelegten Verkehrsprognose M 1 plausible Annahmen zugrunde lagen und sie dem Stand der Wissenschaft entspricht. Es wurde glaubhaft dargelegt, dass die vorgelegte Verkehrsprognose den rechtlichen Anforderungen an eine Luftverkehrsprognose entspricht. Das Luftverkehrsrecht enthält insoweit keine fachlichen und methodischen Vorgaben. Eine Verkehrsprognose muss allgemein mit den im Zeitpunkt ihrer Erstellung verfügbaren Erkenntnismitteln und unter Beachtung der für die Verkehrsentwicklung erheblichen Umstände

sachgerecht erarbeitet sein. Dazu gehört die Wahl einer geeigneten fachspezifischen Methode, die zutreffende Ermittlung des der Prognose zugrundeliegenden Sachverhalts und das Vorliegen einer einleuchtenden Begründung des Ergebnisses (so BVerwG, Urteil vom 27.10.1998 in BVerwGE 107, 313 (326)). Eine Einschätzung der künftigen Verkehrsentwicklung selbst mit Hilfe sachverständiger Beratung ist nicht Aufgabe der Anhörungsbehörde.
Für Zweifel an der Fachgerechtigkeit der Verkehrsprognose gibt es nach dem Ergebnis der Anhörung keine Anhaltspunkte. Die Prognose wurde in nachvollziehbaren Schritten aufgebaut und stellt die Ergebnisse einleuchtend dar. Der Bedarf für den Ausbau des Flughafens Berlin Schönefeld beruht auf der Voraussetzung der Schließung der vorhandenen Flughäfen Berlin - Tegel und Berlin - Tempelhof sowie der weiteren Zunahme des Luftverkehrsaufkommens. Sie fügt sich damit auch in die vorliegenden Prognosen des übergeordneten Verkehrsbedarfs (wie z.B. das Flughafenkonzept der Bundesregierung, Bundesverkehrswegeplan) ein.

Nach dem Flughafenkonzept der Bundesregierung haben die in den letzten Jahrzehnten stetigen Wachstumsraten des Luftverkehrs von durchschnittlich 5 - 6 % zur Ausschöpfung der Kapazitätsreserven vieler deutscher Verkehrsflughäfen geführt und sind punktuell bereits ausgeschöpft. Danach ist das Flughafensystem Berlin von den kapazitativen Engpässen besonders betroffen, da für Berlin maximal eine Terminalkapazität von 15,5 Mio. Fluggästen pro Jahr angegeben wird. Nach dem Flughafenkonzept der Bundesregierung wird Berlin als besonders dringlich hinsichtlich der Beseitigung von Kapazitätsengpässen eingestuft. Es soll als Ziel für Berlin eine Kapazitätsbereitstellung für mindestens 30 Mio. Fluggäste pro Jahr erreicht werden. Darüber hinaus stimmt die Verkehrsprognose auch mit der Bundesverkehrswegeplanung überein, wonach Flughäfen in das moderne Gesamtverkehrssystem zu integrieren sind. Es ist sowohl eine landseitige Anbindung für den Individualverkehr (Bundesfernstraßennetz) als auch eine hinreichende Verknüpfung mit dem öffentlichen Nahverkehr (Bus, Straßen- und/oder U/S-Bahn) erforderlich. Dem wird durch die vorgesehene landseitige Straßen- und Schienenanbindung des Flughafens Schönefeld Rechnung getragen, was in der Prognose Berücksichtigung findet.

Im Nachgang zu den Terroranschlägen des 11. September 2001 war ein erheblicher Rückgang der Passagierzahlen nahezu weltweit, auch in der Bundesrepublik Deutschland zu verzeichnen. Dies wird von der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen und vom Statistischen Bundesamt bestätigt. Nach dem langjährigen Aufwärtstrend im

Verkehrsaufkommen der deutschen Flughäfen ging im Jahr 2001 auf den 18 internationalen Verkehrsflughäfen das Passagieraufkommen um 11,8 % auf insgesamt 4, 6 Mio. Passagiere zurück. In den Monaten Januar bis März 2002 lag das Fluggastaufkommen 5 % unter dem Vorjahr. Die Statistiker machen die konjunkturelle Schwäche und die Nachwirkungen der Terroranschläge des vergangenen Jahres dafür verantwortlich. Den stärkste Rückgang verzeichnete der Flughafen Schönefeld mit minus 24,9 %, während der Flughafen Berlin-Tempelhof einzig einen Anstieg von 6,6 % zu verzeichnen hatte. Nach Auffassung der Vorhabensträger und renommierter Wirtschaftsinstitute werden sich die Prognosezahlen allerdings wieder erhöhen und sowohl den vorherigen Stand als auch die prognostizierten Zahlen erreichen. Für diese Entwicklung sprechen zahlreiche Anhaltspunkte, insbesondere der Vergleich mit ähnlichen Vorkommnissen in der Vergangenheit.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde erscheint diese Tendenz derzeit noch nicht ausreichend gesichert, weshalb empfohlen wird, die Entwicklung des Luftverkehrsbedarfs vor diesem Hintergrund anhand ergänzender Prognosen zu überprüfen.

Darstellung der Schwerpunkte im Einzelnen

Aus Sicht der Anhörungsbehörde ergeben sich aus den Einwendungen und Stellungnahmen zum Sachthema Verkehrsbedarf und Wirtschaftlichkeit des Vorhabens nachfolgend aufgeführte Schwerpunkte:

1. Überschätzung des Verkehrsbedarfs

1.1 Kein Bedarf für das Ausbauvorhaben ohne Schließung der bestehenden Flughäfen Berlin - Tegel und Berlin -Tempelhof

Aus Sicht der Einwender und Betroffenen bestehe kein aktueller Bedarf für den Ausbau des Flughafens. Die im Antrag genannte Prognosezahl von 30 bis 40 Mio. Passagiere könne von den vorhandenen Flughäfen bewältigt werden (vgl. Entwurf des Flughafenkonzeptes der Bundesregierung). Engpässe entstünden erst durch Schließung der beiden Flughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof, die laut Planunterlagen nur langfristig angedacht sei. Die Schließung der Flughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof sei rechtsverbindlich mit dem beantragten Ausbauvorhaben zu verknüpfen. So könne z.B. im Wege einer aufschiebenden Bedingung, das Vorliegen luftrechtlicher Genehmigungen,

welche die Schließung der Flughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof regeln, voneinander abhängig gemacht werden.

Die TdV tragen dazu vor, dass im Entwurf zum Flughafenkonzept der Bundesregierung von August 2000 die Terminalkapazität der drei Berliner Flughäfen mit 15,5 Mio. Pax pro Jahr angegeben werden. Diese decke sich mit der Einschätzung der BBF/FBS. Bei einem prognostizierten Verkehrsaufkommen von mindestens 17, 4 Mio. Pax pro Jahr zum geplanten Jahr der Inbetriebnahme der erweiterten Anlagen und ca. 30 Mio. Pax pro Jahr nach 2020 sei offensichtlich, dass die verfügbaren Kapazitäten nicht ausreichen, um den Beförderungsbedarf der Region abzudecken. Die gewählte Vorgehensweise, den Luftverkehr und die für die Ausbauten auf einen Standort am bestehenden Flughafen Schönefeld zu konzentrieren und die innerstädtischen Flughäfen zu schließen, stelle die ökonomisch und ökologisch sinnvollere Alternative zum Ausbauvorhaben aller drei Flughäfen dar. Mit der Konzentration des Verkehrs auf einen Standort werde eine für die Nutzer des Flughafens und den eigenen wirtschaftlichen Erfolg des Flughafens verbundene mittel- und langfristige Entwicklung von Umsteigerverkehr im Passagier- und Frachtbereich erwartet.

Neben den vorteiligen Effekten seien die Entlastungseffekte, die mit der Verlagerung des Luftverkehrs von den innerstädtischen Flughäfen und seiner Bündelung am auszubauenden Standort Schönefeld verbunden seien, für die von Fluglärm und sonstigen nachteiligen Beeinträchtigungen betroffenen Anwohner der Region unübersehbar. Die effiziente Bewirtschaftung der Betriebsanlagen mit verbessertem Energieeinsatz zum Betrieb aller technischen Anlagen sei nur ein Beispiel für die Verbesserung der Wirtschaftlichkeit. Diese Vorteile würden sich auch für die Fluggesellschaften, Bodenabfertiger und behördlichen Dienste ergeben.

Die TdV beabsichtigen, mit der Eröffnung des ausgebauten Flughafens Schönefeld die bestehenden Flughäfen Berlin-Tempelhof und Berlin-Tegel (in ihrem gegenwärtigem Zustand) zu schließen. Dies setze entsprechende Genehmigungsänderungsverfahren voraus. Die Schließungsanträge für die beiden Flughäfen seien bei der zuständigen Luftverkehrsbehörde des Landes Berlin eingereicht worden. Diese Schließungen seien nicht Gegenstand des beantragten Verfahrens. Sie halten eine entsprechende Verknüpfung von Schließung der Flughäfen Tegel und Tempelhof und Inbetriebnahme des ausgebauten Flughafens Schönfeld für sinnvoll und notwendig.

Nach Ansicht der Anhörungsbehörde reichen die Terminalkapazitäten des bestehenden Berliner Flughafensystems nicht aus, um das prognostizierte Passagieraufkommen zu bewältigen. Während der Erörterung wurde wiederholt gefordert, dass eine Verknüpfung der Schließung der Flughäfen Berlin-Tempelhof und Berlin-Tegel mit der Inbetriebnahme des ausgebauten Flughafens Schönefeld insbesondere zum Bedarfsnachweis erforderlich ist. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass für die Schließung der Flughäfen die Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung zuständig ist. Es wird empfohlen, eine verbindliche Regelung zur Verknüpfung – Schließung der Berliner Flughäfen und Inbetriebnahme der erweiterten Anlagen am Flughafen Schönefeld – in der abschließenden Entscheidung zu schaffen.

1.2 Berücksichtigung vorhandener Kapazitäten /Entlastungswirkung anderer Flughäfen

Die Einwender und Betroffenen fordern, dass die Kapazitäten vorhandener Flughäfen außerhalb des Berliner Flughafensystems zu nutzen seien und gleichzeitig die damit zusammenhängende Entlastungswirkung anderer Flughäfen, wie Leipzig oder Stendal, in die Prognose einzubeziehen.

Die TdV erklären dazu, dass eine mögliche Konkurrenz durch unmittelbare und nachbarschaftliche Flughäfen auf das Verkehrsaufkommen am geplanten Großflughafen Schönefeld im Gutachten M 1 berücksichtigt worden sei. Die Luftverkehrsnachfrage werde in erster Linie in Berlin stattfinden. Der im Hinblick auf eine mögliche Konkurrenz neu ausgebaute Flughafen Leipzig-Halle werde unter Berücksichtigung der Anfahrt mit Bahn, Bus oder Pkw auch zukünftig nur eingeschränkt fähig sein, den steigenden Bedürfnissen der Passagiere aus dem Einzugsgebiet eines Berliner Großflughafens nach einer schnellen und homogenen Dienstleistung gerecht zu werden.

Der Flughafen Stendal befinde sich bislang noch in der Planung und sei somit nicht in die Untersuchungen einbezogen worden. Im Übrigen wird seitens der TdV angemerkt, dass bis jetzt noch keine Flugbewegungen von Stendal aus generiert worden seien, während Berlin bereits heute im Vergleich der deutschen Flughäfen das drittstärkste Verkehrsaufkommen aufweise.

Der Einfluss benachbarter Flughäfen ist im Gutachten M 1 berücksichtigt worden. Die Auswirkungen dieser Konkurrenz werden von der Anhörungsbehörde als relativ gering eingeschätzt, da die Nachfrage nach

Luftverkehrsleistungen vorrangig am Standort Berlin und Umgebung vorhanden ist und weiter wachsen wird.

1.3 Anteil des Nachtflugbetriebes zu hoch

Aus Sicht der Einwender und Betroffenen werde der beantragte Nachtfluganteil von 9 % als zu hoch und als nicht notwendig erachtet. Es handele sich um eine Angebotsplanung für den Nachtflugverkehr, für den kein Bedarf am Standort Schönefeld bestehe. Es gehe in erster Linie um eine möglichst wirtschaftliche Gestaltung des Flughafenbetriebes. Bislang werde ein wesentlich höherer Anteil am Nachtflugverkehr in Schönefeld abgewickelt.

Die TdV teilen dazu insbesondere mit, dass der Verkehrsprognose eine bedarfsgerechte Entwicklung des Luftverkehrs ohne betriebliche Einschränkungen wie z.B. ein Nachtflugverbot, zugrunde gelegt worden sei. Der prognostizierte Nachtanteil ergebe sich aus den konkreten Bedarfsermittlungen der TdV. Würde der ausgebaute Flughafen Schönefeld anstelle eines durchgängigen (24 Stunden) Betriebes einem Nachtflugverbot unterliegen, hätte dies deutliche Auswirkungen auf das zukünftig zu erwartende Luftverkehrsaufkommen in Berlin. Es sei zu befürchten, dass ein Teil der Fluggesellschaften, insbesondere im Fracht- und Charterbereich, ihren Betrieb einstellen bzw. gar nicht erst aufbauen würden, so dass gegenüber den für einen 24-Stunden-Betrieb prognostizierten Flugbewegungen zwischen 0500 und 24:00 Uhr ein Rückgang zu erwarten wäre.

Insbesondere im Frachtbereich auf Mittel- und Kurzstrecken, sowie für den Expressfrachtmarkt sei ein 24-Stunden-Betrieb unerlässlich.

Es seit zu berücksichtigen, dass sich der Berliner Luftverkehr bisher auf drei Flughäfen verteile, von denen zwei Flughäfen, Tegel und Tempelhof, keinen Nachtflugverkehr gestatten. Somit weise der Flughafen Schönefeld derzeit einen prozentual höheren Anteil an Nachflugbewegungen als in der Prognose auf. Gleichzeitig sei zu beachten, dass die Anzahl der Flugbewegungen in Schönefeld im Vergleich zu anderen deutschen Flughäfen auf einem geringen Niveau lägen. Da zukünftig der gesamte Luftverkehr Berlins nur noch über den ausgebauten Flughafen Schönefeld abgefertigt werde, werde der prozentuale Anteil der Nachtflugbewegungen im Verhältnis zu den gesamten Flugbewegungen in Schönefeld geringer. Dieser Tatsache sei in der Prognose Rechnung getragen worden.

Die Bedeutung des Nachtflugverkehrs für den Flughafen Schönefeld im Gutachten M 1 wurde dargestellt. Die Situation an vergleichbaren benachbarten europäischen Flughäfen zeigt, dass durchaus ein Nachtfluganteil bedingt durch die Fracht- und Expressdienste, sowie Speditionen und Airlines gegeben ist. Als zu hoch erscheint der Nachtfluganteil daher nicht eingeschätzt zu sein.

1.4 Nichtberücksichtigung der Entwicklung des Bruttoinlands-produktes (BIP)

Es wird bemängelt, dass die durchschnittlichen Wachstumsraten des deutschen Passagierluftverkehrs und des realen BIP nur die Werte der Jahre 1985 bis 1996 betrachtet. Die Entwicklung der letzten drei Jahre bleibe unberücksichtigt. In den Jahren 1995 und 1996 sei beim BIP und beim Passagierluftverkehr überwiegend ein starker Rückgang zu verzeichnen gewesen. Da nicht ersichtlich sei, wie sich die Entwicklung fortgesetzt habe, sei die Prognose anzuzweifeln. Ferner fehlten Angaben zur wirtschaftlichen Entwicklung der osteuropäischen Länder einschließlich Russlands, sowie zum fernen Osten.

Die TdV führen dazu aus, dass die Erstellung der Luftverkehrsprognose für den ausgebauten Flughafen Schönefeld unter Zugrundelegung der Entwicklung des Bruttoinlandsproduktes erstellt worden sei. Dies sei ein gängiges Verfahren, das bei renommierten Institutionen und Organisationen wie der ICAO Anwendung finde.

Grundlage der Verkehrsprognose sei die Beziehung zwischen dem nationalen Einkommen und dem zu erwartenden Verkehr aus inländischen Flugbewegungen bzw. internationalen Flugverbindungen.

Auf dieser Grundlage könnten Aussagen über das zu erwartende Luftverkehrsaufkommen für Gesamtdeutschland unter Verwendung des gesamtwirtschaftlichen Wachstums der Bundesrepublik Deutschland (Ost und West) getroffen werden. Das langsamere Wachstum in Ostdeutschland habe das durchschnittliche Wirtschaftswachstum Gesamtdeutschlands für einige Jahre auf ein niedrigeres Niveau reduziert. Jedoch werde sich auf lange Sicht die Wirtschaftlichkeit in Ost- und Westdeutschland voraussichtlich annähern.

Aus diesem Grunde scheine das langzeitlich prognostizierte Wachstum des Bruttoinlandsproduktes für Deutschland von 2,3 % bis 2, 4 % pro Jahr zutreffend zu sein. Es stimme mit anderen Wirtschaftsprognosen überein.

Auf einen längeren Zeitraum betrachtet werde sich die Wirtschaft der osteuropäischen Länder verstärkt positiv entwickeln. Auch die Ausweitung der Europäischen Union in Richtung Osteuropa liefere bedeutende Wirtschaftsimpulse für die wirtschaftliche Entwicklung dieser Länder. Mit einem steigenden BIP und dem Ausbau der wirtschaftlichen Beziehungen der EU-Länder würden auch die Potenziale für eine Stärkung des Luftverkehrs zwischen Ost- und Westeuropa wachsen.

Der Anstieg des BIP betrug zwischen den Jahren 1996 und 2000 1,8 % bis 3,2 %. Im gleichen Zeitraum stieg das Luftverkehrsaufkommen in der Bundesrepublik Deutschland von 94,8 Mio. Fluggäste (1996) auf 121,1 Mio. Fluggäste (2000). Aus Sicht der Anhörungsbehörde wurde die Entwicklung des BIP in der Prognose angemessen berücksichtigt.

1.5 Rückgang der Entwicklung der Bevölkerungsrate

Es wird kritisiert, dass ein Verkehrsflughafen in der geplanten Größenordnung in unmittelbarer Nähe Berlins ohne Anbindung der nördlichen bzw. südlichen Gebiete nicht erforderlich sei. Das Einzugsgebiet Berlin-Brandenburg verfüge über ca. 5 bis 6 Mio. Einwohner, wobei die Tendenz in Berlin rückläufig sei. Insgesamt würden die Bevölkerungszahlen seit Jahren sinken.

Die TdV teilen dazu mit, dass das Einzugsgebiet Berlins sich deutlich von anderen Einzugsgebieten internationaler Verkehrsflughäfen unterscheide. Möglichkeiten mit Hilfe von schienen- und straßengebundenen Oberflächenverkehren zu anderen nahegelegenen Großflughäfen zu gelangen, bestünden in Berlin nicht. Deshalb würden z.B. am Flughafen Düsseldorf weniger Passagiere abgefertigt, als man bei der Größe seines Einzugsgebietes erwarten würde. Im Gegensatz dazu habe Berlin keine anderen Großflughäfen in unmittelbarer Nähe und werde künftig kapazitätsseitig die gesamte Nachfrage innerhalb seines Einzugsgebietes Berlin - Brandenburg aus eigener Kraft abfertigen können.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde deuten die Bevölkerungsprognosen für Brandenburg und Berlin auf ein Bevölkerungswachstum in den Randbezirken sowie dem zu Brandenburg gehörenden Berliner Umland hin. Seit dem Jahr 1994 ist für Berlin die Tendenz eines Bevölkerungsrückgangs zu beobachten (von 1993 bis 1998 ca. 2 %). Allen berechneten Prognosevarianten ist gemeinsam, dass diese Tendenz vorerst anhält. Die Entwicklung in den Außenbezirken ist differenziert zu betrachten. Hier sind sowohl

Bevölkerungszuwächse als auch -rückgänge prognostiziert. Die Anzahl der Bevölkerung des Landes Brandenburg im engeren Verflechtungsraum soll bis zum Jahr 2015 anwachsen. Der Rückgang der Einwohnerzahlen in Berlin muss demnach dahingehend relativiert werden, dass zahlreiche Berliner ins Umland ziehen. Von rückläufigen Tendenzen im Zusammenhang mit dem Einzugsgebiet des Flughafens auszugehen, ist demnach nicht gerechtfertigt. Das Einzugsgebiet Berlin-Brandenburg wird in den nächsten Jahren relativ konstant ca. 6 Mio. Einwohner umfassen. Ein sich auf die Prognose auswirkender Rückgang wird nicht erwartet.

1.6 Berücksichtigung der Entwicklung der Eisenbahntechnik

Der Ausbau des Flughafens Berlin Schönefeld sei in Anbetracht der Entwicklung der Eisenbahntechnik nicht notwendig. Das entspreche auch den Vorgaben der Kommission der Europäischen Gemeinschaften hinsichtlich der Fortentwicklung der Kombination von Luft- und Schienenverkehr, die in den nächsten 5 bis 20 Jahren für die Mitgliedsstaaten verbindlich werde.

Die TdV führen dazu im Wesentlichen aus, dass der Einfluss des Hochgeschwindigkeitsnetzes der Bahn auf das Verkehrsaufkommen am zukünftigen Flughafen Schönefeld in der Verkehrsprognose berücksichtigt sei. Auswirkungen auf das Passagieraufkommen würden dabei hauptsächlich von den Hochgeschwindigkeitsverbindungen mit einer Entfernung unter 400 km erwartet. Auf diesen Strecken werde eine Stagnation des Wachstums für den Luftverkehr über einen Zeitraum von 1996 bis 2007 erwartet. Die Ergebnisse verschiedener Studien innerhalb der Europäischen Gemeinschaft besagten, dass sich nur auf kurzen Strecken unter 500 km mit Bahnfahrzeiten von weniger als 3 ½ Stunden deutliche Verlagerungspotenziale vom Luftverkehr auf die Bahn ergäben. Bezüglich der Situation in Berlin sei anzumerken, dass die Stadt geographisch gesehen ausreichend weit von denn wichtigsten Umsteigeflughäfen Europas entfernt liege und somit die meisten Passagiere ihre Reise in Berlin bereits mit dem Flugzeug beginnen oder beenden würden, um zu einem Umsteigeflughafen zu gelangen. Aufgrund der Entfernung von deutlich mehr als 500 km zwischen Berlin und den Umsteigeflughäfen erscheine eine Anfahrt zu diesen Flughäfen auch über eine Hochgeschwindigkeitsverbindung als eher unwahrscheinlich. Vor diesem Hintergrund sei insbesondere im Hinblick auf internationale Luftverkehrsverbindungen von und nach Berlin der Ausbau des Flughafens Schönefeld notwendig.

Nach dem Flughafenkonzept tritt die Bundesregierung für eine möglichst weitgehende Verlagerung von Kurzstreckenflugverkehr auf die Schiene zur Nutzung der ökonomischen wie ökologischen Vorteile ein. Dies entspricht insoweit den Aussagen der TdV, die dieses in der Verkehrsprognose berücksichtigt haben. Aus Sicht der Anhörungsbehörde ist die Begründung für den Bedarf nachvollziehbar, da die Region Berlin- Brandenburg geographisch gesehen ausreichend weit von den wichtigsten Hubflughäfen Europas entfernt liegt und somit die meisten Passagiere ihre Reise in Berlin bereits mit dem Flugzeug beginnen oder beenden, um zu einem Umsteigeflughafen zu gelangen.

1.7 Einfluss der modernen Kommunikationstechnologien (Internet, Videokonferenzen, Telearbeitsplätze)

Der stetige Zuwachs an Passagieren wird von den Einwendern und Betroffenen und einigen TÖB bezweifelt, da durch die Entwicklung der modernen Kommunikationstechnologien (Internet, Videokonferenzen, Telearbeitsplätze) die Anzahl beruflich bedingter Reisen stark zurückgehe.

Die TdV erklären dazu, dass dieses Problem des Rückgangs seit vielen Jahren diskutiert werde. Eine Annahme sei, dass in naher Zukunft die Nachfrage nach Geschäftreisen zunächst gedämpft werde, während in einigen Jahren durch die verstärkten internationalen Geschäftsmöglichkeiten, die wiederum aus diesen IT-Technologien resultieren würden, sich ein weiteres Wachstum des Luftverkehrs ergäbe. Auch die Notwendigkeit des persönlichen Gesprächs könne durch keine Kommunikationstechnologie weitreichend ersetzt werden. Der Einfluss der Kommunikationstechnologien wird daher von den TdV als gering eingeschätzt.

Der Nachweis über einen Rückgang des Zuwachses an Passagieren durch den Einfluss der modernen Kommunikationstechnologien wurde aus Sicht der Anhörungsbehörde nicht erbracht. Der Einfluss auf das Fluggastaufkommen scheint gering zu sein, so dass dies aus Sicht der Anhörungsbehörde keinen wesentlichen Belang zur Ab wägung darstellt.

1.8 Frachtaufkommen

Das Luftfrachtaufkommen sei in den letzten Jahren rückläufig. Vor allem sei der Frachtverkehrsbedarf nicht standortkonkret nachgewiesen.

Die TdV tragen dazu vor, dass in den Bedarfsprognosen die Entwicklung des Passagier-, Fracht- und Flugbewegungsaufkommens prognostiziert worden sei. Das Potenzial zur Generierung eines höheren Luftfrachtaufkommens werde an den Berliner Flughäfen derzeit aufgrund der Verkehrsverteilung zwischen den drei Flughäfen nicht ausgeschöpft. Erst durch die zukünftige Konzentration auf einen Flughafen und der damit verbundenen Erhöhung des Angebotsspektrums an Flügen und Flugzielen durch verschiedene Anbieter, ergäben sich für die Spediteure attraktive Möglichkeiten, ihr Frachtaufkommen anstelle des Truckings direkt als Beiladefracht von und nach Berlin zu transportieren.

Das im Gutachten prognostizierte Aufkommen von 524.000 t Luftfracht für einen Flughafen mit einer Abfertigung von 30 Mio. Pax im Jahr 2023 liege, verglichen mit anderen europäischen Verkehrsflughäfen, im mittleren Bereich der Prognosen.

Darüber hinaus sei zur Entwicklung des Berliner Luftfrachtaufkommens eine Marktforschung durchgeführt worden, durch die Primärdaten direkt bei den in Berlin ansässigen Spediteuren, Expressfirmen und Luftverkehrsgesellschaften erhoben und Besonderheiten des Berliner Luftfrachtmarktes identifiziert worden seien. Die Prognose des Berliner Luftfrachtaufkommens basiere zudem auf dem steigenden Angebot von Langstreckenverbindungen am zukünftigen Flughafen. Diese Flüge seien gekennzeichnet durch Direktverbindungen zwischen Berlin und internationalen Flughäfen mit ,,großräumigen“ Flugzeugen. Diese Großflugzeuge wiesen eine hohe Nutzlastkapazität auf und seien in der Lage, deutlich größere Mengen Beiladefracht zu transportieren, als es derzeit auf den überwiegenden Kurzstreckenverbindungen von und nach Berlin der Fall sei. Der Frachtverkehrsbedarf sei damit standortkonkret nachgewiesen.

Nach Angaben der Arbeitsgemeinschaft deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) nahem das Luftfrachtaufkommen im Jahr 2001 um minus 4,0 % ab. Insgesamt wurden 2,2 Mio. Tonnen Fracht abgefertigt.

2. Unterschätzung des Verkehrsbedarfs

Die Einwender und Betroffenen wiesen wiederholt darauf hin, dass die Kapazitäten des ausgebauten Flughafens Schönefeld aufgrund der neusten Prognosen im Jahre 2007 nicht ausreichen würden, um den gesamten Flugverkehr von und nach Berlin zu bewältigen. Es werde vor allem auf das Gutachten von Parsons und Kramer verwiesen, in dem das Passagieraufkommen im Jahre 2023 bereits bei 48,4 Mio. Pax liege.

Die TdV tragen dazu vor, dass bei der Erstellung der Luftverkehrsprognose verschiedenste Prognosen zum zukünftig zu erwartenden Luftverkehrsaufkommen in Berlin von namhaften Institutionen, Organisationen und Unternehmen wie IATA, ICAO, DLR, WTO, TTI, Airbus, Boeing, Rolls Royce und der Lufthansa als Vergleichsgrößen herangezogen worden seien. Dazu gehörte auch die Prognose von Parsons und Kramer, die im Vergleich zu den anderen betrachteten Prognosen zum Teil deutlich höhere Verkehrszahlen aufweise. Im Vergleich der Zahlen des Berliner Luftverkehrs für die 1994 prognostizierten Zahlen mit dem tatsächlich eingetroffenen Verkehrsaufkommen seien deutliche Diskrepanzen erkennbar. Es sei z.B. für das Jahr 2000 ein Aufkommen von rund 19,0 Mio. Pax prognostiziert worden. Tatsächlich wären im Jahr 1999 hingegen nur rund 12,4 Mio. Pax (inkl. Transitverkehr) an den drei Berliner Flughäfen abgefertigt worden. Um ein Aufkommen von ca. 19 Mio. Pax für das Jahr 2000 zu erreichen, müsse das Passagieraufkommen somit um mehr als 50 % innerhalb dieses Jahres ansteigen, was als unrealistisch angesehen werde. Unter Einbeziehung der derzeitigen Entwicklung des Luftverkehrs in Berlin sei ein Aufkommen von rund 19 Mio. Pax pro Jahr, wie im Gutachten M 1 prognostiziert, erst in einigen Jahren am erweiterten Flughafen zu erwarten.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde weisen die von Parsons und Kramer prognostizierten Werte bereits heute erhebliche Differenzen zum tatsächlichen Fluggastaufkommen auf. Bereits im Jahr 2000 weichen die von Parsons und Kramer prognostizierten Werte um 43 % von den tatsächlich erreichten Werten ab. Die Prognose von Parsons und Kramer ist zur Ermittlung des zukünftigen Passagieraufkommens ungeeignet.

3. Kritik an der Verkehrsprognose

Sowohl die Einwender und Betroffenen als auch einige TÖB trugen vor, dass die Verkehrsprognose M 1 unrealistisch sei, veraltet und mathematische Widersprüche aufweise. Es werde deshalb die Erstellung einer neuen und unabhängigen Bedarfsprognose gefordert.

Der TdV (Flughafen) hält die Verkehrsprognose M 1 weder für veraltet noch weise sie seiner Meinung nach mathematische Widersprüche auf. Er führt dazu aus, dass die Prognose auf den Verkehrsergebnissen des abgeschlossenen Geschäftsjahres 1996 der Berliner Flughäfen basiere. Grundlage der Luftverkehrsprognose für den ausgebauten Flughafen sei der Zusammenhang zwischen der Entwicklung des Bruttoinlandsproduktes und des Luftverkehrsaufkommens gewesen. Das vorhergesagte Wirtschaftswachstum sei unter Einbeziehung weiterer ökonomischer und luftverkehrlicher Prognosen abgeleitet worden. Während sich die Wirtschaft Berlins im Vergleich zu anderen deutschen Regionen zwar schwach entwickelt habe, habe die konjunkturelle Entwicklung der gesamten Wirtschaftsregion Berlin - Brandenburg in den vergangenen Jahren insgesamt leicht über dem Bundesdurchschnitt gelegen.

Aus Sicht der Anhöungsbehörde wurde glaubhaft dargelegt, dass die vorgelegte Verkehrsprognose den rechtlichen Anforderungen an eine Luftverkehrsprognose entspricht. Das Luftverkehrsrecht enthält insoweit keine fachlichen und methodischen Vorgaben. Eine Verkehrsprognose muss allgemein mit den im Zeitpunkt ihrer Erstellung verfügbaren Erkenntnismitteln und unter Beachtung der für die Verkehrsentwicklung erheblichen Umstände sachgerecht erarbeitet sein. Dazu gehört die Wahl einer geeigneten fachspezifischen Methode, die zutreffende Ermittlung des der Prognose zugrundeliegenden Sachverhalts und das Vorliegen einer einleuchtenden Begründung des Ergebnisses (so BVerwG, Urteil vom 27. 10. 1998 in BVerwGE 107, 313 (326)). Eine Einschätzung der künftigen Verkehrsentwicklung selbst mit Hilfe sachverständiger Beratung ist nicht Aufgabe der Anhörungsbehörde.

4. Keine Luftdrehkreuzfunktion

Die Entwicklung Schönefelds zum Flughafen mit Drehkreuzfunktion wird von den Einwendern und Betroffenen bezweifelt, da die wirtschaftlichen und infrastrukturellen Voraussetzungen fehlten und es bereits Flughäfen mit einer solchen Funktion gäbe. Der Standort Schönefeld sei für ein internationales Luftkreuz ungeeignet, da kein durchgehender Nachtflugbetrieb möglich sei.

Der TdV (Flughafen) verweist auf das Gutachten M 1, in dem zwei Szenarien zur Beurteilung des Entwicklungspotenzials Berlins zu einem Hub untersucht worden seien. In der Basisverkehrsprognose sei unterstellt worden, dass Berlin eine Ausdehnung seiner derzeitigen Stellung zu einem ,,bedeutenden Flughafen“ gelingen werde, ohne jedoch eine Funktion als verbindlicher Hub einzunehmen. Das aus diesem Ansatz resultierende Aufkommen an Transferpassagieren (Umsteigern) sei in den Grundberechnungen bereits einbezogen und mache weniger als 5 % zu Beginn und 10 % des gesamten Verkehrs am Ende des Prognosezeitraums aus. Im Vergleich zu anderen Flughäfen sei dieses Aufkommen an Umsteigern gering. Ohne eine Hubfunktion des zukünftigen Flughafens sei davon auszugehen, dass ein Teil der Berliner Fluggäste auch weiterhin über einen geeigneten Hub-Flughafen reisen müsse, um ein entferntes Ziel zu erreichen. Berlin liege geographisch gesehen ausreichend weit von den wichtigsten Hubflughäfen Europas entfernt, so dass die meisten Passagiere ihre Reise in Berlin bereits mit dem Flugzeug beginnen oder beenden würden, um zum Umsteigeflughafen zu gelangen. Das prognostizierte Luftverkehrsaufkommen resultiere somit u.a. aus Flugverbindungen zu diesen Hubs.

Es seien auch Überlegungen angestellt worden, wie sich das Verkehrsaufkommen in Berlin verändern würde, wenn sich entgegen der Prognose doch ein Hub am ausgebauten Flughafen entwickele. Es werde jedoch gleichzeitig darauf hingewiesen, dass das Hub-Szenario nicht Gegenstand der eigentlichen Verkehrsprognose sei und daher auch nicht bei der Entwicklung des Modellflugplanes berücksichtigt worden sei.

Die Entwicklung zu einem Hub, d. h. einem Flughafen mit Umsteigefunktion, würde sich erheblich auf das Verkehrsaufkommen und den Flugbetrieb am neuen Flughafen auswirken. Gegen die Entwicklung eines europäischen Hubs am Standort Schönefeld spreche jedoch die geographische Lage des

Flughafens. Berlin liege zu weit östlich von den wichtigsten europäischen Flughäfen entfernt. Selbst der TdV (Flughafen) gehe nicht von einem Flughafen mit Hubfunktion aus.

Die TdV gehen selbst nicht davon aus, dass sich der Flughafen Schönefeld zu einem internationalen Luftdrehkreuz entwickelt. Dies ist in der Verkehrsprognose ausführlich untersucht und überzeugend dargelegt worden.

5. Keine Berücksichtigung des nichtgewerblichen Anteils am Gesamtverkehr

In der Verkehrsprognose sei der nichtgewerbliche Anteil am Gesamtverkehr und der höhere Anteil der Transitpassagiere nicht berücksichtigt.

Nach Angaben des TdV (Flughafen) wurde im Gutachten M 1 der sonstige gewerbliche und nichtgewerbliche Verkehr prognostiziert. Die Umsteigepassagiere seien generell in den Verkehrszahlen enthalten. Der Anteil der Transfers betrage im Jahr 2007 ca. 5 % und steige bis zum Jahr 2023 auf 10%.

Transitpassagiere sind in den jährlichen Gesamtzahlen und in den monatlichen Verkehrszahlen gesondert ausgewiesen. Es wird erwartet, dass das gegenwärtige Transitaufkommen (1,6 % der Terminalpassagiere) in der Zukunft um so mehr ansteigt, je häufiger Langstreckenflüge eingeführt werden. Im Vergleich zu anderen großen Flughäfen in Europa scheint ein jährliches Wachstum von 1 % dieses Verkehrsanteils angemessen.

6. Keine Berücksichtigung der Kerosin- / Ökosteuer

Die Einwender und Betroffenen gehen davon aus, dass die Annahme des Absinkens der Flugpreise, wie in der Bedarfsprognose dargestellt, unrealistisch sei, da die Ölpreise steigen würden und europaweit eine Kerosinsteuer eingeführt werden solle.

Der TdV (Flughafen) vertritt die Ansicht, dass die Verbilligung von Flugtarifen auf den starken Wettbewerb zwischen den Fluggesellschaften, der sich seit der Deregulierung des Luftverkehrsmarktes in Europa verschärft habe, zurückzuführen sei. Es werde von einer Fortsetzung des Trends abnehmender Flugpreise auf Flugrouten ausgegangen. Diese Annahme sei durch die

Marktpräsenz von Luftfahrtunternehmen wie z.B. Deutsche BA sowie verschiedener „Low-Cost-Carrier“, die auch in Zukunft den Preisdruck auf die Flugtarife aufrechterhalten würden, begründet.

Bezüglich der Öko-/Kerosinsteuer sei festzuhalten, dass die Einführung umweltbezogener Landegebühren innerhalb des Prognosezeitraumes denkbar sei, aber derzeit noch keine gesetzlichen Regelungen zur Einführung einer Kerosin- und Umweltsteuer zum Schutz der Umwelt und des Klimas existierten. Die genannten Faktoren würden im Gutachten M 1 Beachtung finden.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde führen steigende Ölpreise sowie die ungewisse Einführung einer Kerosinsteuer nicht zwangsläufig zu steigenden Flugtarifen. Starker Konkurrenzdruck in einem verschärften Wettbewerb und hohe Preiselastizität können dazu führen, dass es den Fluggesellschaften als Anbieter nicht gelingt, die gestiegenen Kosten im vollen Umfang an die Fluggäste weiterzugeben.

7. Keine Wirtschaftlichkeit des Vorhabens

Ein internationaler Flughafen sei nur zu betreiben, wenn möglichst unbeschränkter Flugbetrieb stattfinde. In Schönefeld sei für einen wirtschaftlichen Betrieb ein uneingeschränkter 24-Stunden-Betrieb Voraussetzung, was im Interesse vieler Betroffener nicht durchsetzbar sei.

Der TdV (Flughafen) teilt mit, das der Verkehrsprognose eine bedarfsgerechte Entwicklung des Luftverkehrs ohne betriebliche Einschränkungen, wie z.B. Nachflugverbot, zugrunde gelegt worden sei. Würde der ausgebaute Flughafen Schönefeld anstelle eines durchgängigen Betriebes einem Nachtflugverbot unterliegen, hätte dies aufgrund der eingeschränkten Entwicklungsmöglichkeiten deutliche Auswirkungen auf das zukünftig zu erwartende Luftverkehrsaufkommen in Berlin.

Bei einer geschätzten Terminalkapazität der drei Berliner Flughäfen von 15,5 Mio. Pax pro Jahr und einem prognostizierten Verkehrsaufkommen von mindestens 17,4 Mio. Pax pro Jahr zum geplanten Jahr der Inbetriebnahme der erweiterten Anlagen in Schönefeld und ca. 30 Mio. Pax pro Jahr nach 2020 sei offensichtlich, dass die verfügbaren Kapazitäten nicht ausreichen würden. Die gewählte Vorgehensweise, den Luftverkehr und die erforderlichen Finanzmittel für den Ausbau auf einem Standort zu konzentrieren und die innerstädtischen

Flughäfen zu schließen, stelle die ökonomisch und ökologisch sinnvollere Alternative zum planfeststellungsrelevanten Ausbau aller drei Berliner Flughäfen dar. Aus der Bündelung des gesamten existierenden Verkehrsangebotes ergäben sich erhebliche Vorteile für die Nutzer. Dadurch erhalte man flughafeninfrastrukturell für die Region eine Chance, Umsteigerverkehr und damit das Angebot für die Passagiere zu entwickeln. Der geplante Ausbau unterstütze diese Zielstellung nachhaltig.

In der Erörterung teilte der TdV (Flughafen) mit, dass für den wirtschaftlichen Betrieb eines Drehkreuzflughafens der uneingeschränkte Nachtflugbetrieb nicht erforderlich sei. Als Beispiel dafür wurde seitens der TdV der Flughafen Frankfurt/Main angeführt.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde ist die Frage der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und damit kein abwägungsrelevanter Belang. Es obliegt ausschließlich der Verantwortung der Vorhabensträger, inwieweit das beantragte Vorhaben wirtschaftlich ist. Im Rahmen der Entscheidung über den Planfeststellungsantrag ist unabhängig davon die Frage der Finanzierbarkeif des Vorhabens von Bedeutung. Hierzu wird auf die Ausführungen unter dem Thema Verfahrensfragen verwiesen.

8. Keine wirtschaftliche Belebung der Region Berlin-Brandenburg

Die in Aussicht gestellte wirtschaftliche Belebung und die Schaffung von neuen Arbeitsplätzen im Umfeld des Flughafens werde bezweifelt. Der Personalbedarf am Flughafen Schönefeld werde sich durch Automatisierungsprozesse verringern, daneben käme es lediglich zu einer Verlagerung bestehender Arbeitsplätze von den Flughäfen Tegel und Tempelhof nach Schönefeld.

Der TdV (Flughafen) geht davon aus, dass der geplante Flughafen Schönefeld einen wesentlichen Beitrag für die wirtschaftliche Entwicklung der Region Berlin-Brandenburg leisten wird. Die durch die Konzentration des Luftverkehrs an einem Standort prognostizierten Rationalisierungs - und Synergieeffekte *würden* diese Entwicklung nachhaltig unterstützen. Die Grundlage des für den Flughafenstandort Berlin-Schönefeld geeigneten Berechnungsansatzes „1 Million Passagiere pro Jahr schaffen ca. 1 .OOO Arbeitsplätze“, werde aufgrund der Rationalisierungseffekte voraussichtlich dazu führen, dass nur noch ca. 800 Arbeitsplätze pro 1 Mio. Pax entstehen werden. Hinzu kämen die indirekten

Effekte durch Bau und Betrieb des Flughafens. Erfahrungswerte würden zeigen, dass durch die Gewerbeansiedlung, die Stärkung der Wettbewerbspositionen und nicht zuletzt durch einen höheren Kaufkraftzufluss, die gesamte Region wesentliche Vorteile erlangen könne.

Nach der Erfahrung an anderen deutschen Flughäfen wird der Flughafen Schönefeld eine Belebung für die wirtschaftliche Region Berlin-Brandenburg nach sich ziehen. Auch eine Zunahme der Arbeitsplätze ist mit der Entwicklung des Flughafens nach den Untersuchungen und Angaben an anderen Flughäfen zu erwarten. Allerdings ist die Höhe der zu schaffenden Arbeitsplätze umstritten. Beispielsweise erweist sich der Münchner Flughafen als wichtiger Motor und Impulsgeber der wirtschaftlichen Entwicklung in Bayern. Bei der jüngsten Arbeitsstättenerhebung wurden zum Stichtag 31.12.2000 erstmals mehr als 20.000 Beschäftigte ermittelt, knapp 3.000 Arbeitnehmer mehr als bei der letzten Befragung aus dem Jahre 1997. Dies entspricht einem Anstieg der Beschäftigtenzahl von fast 17 Prozent in drei Jahren. Statistisch betrachtet entstehen damit täglich 2,7 neue Arbeitsplätze am Airport.

9. Fehlende Kosten-Nutzen-Analyse

Aus Sicht der Einwender und Betroffenen sowie einiger TÖB fehlt eine mit konkreten Zahlen belegte Kosten-Nutzen-Analyse, die auch die Wertminderung von Grundstücken, die Folgekosten für Eingriffe in die Natur, die Kosten für die vorgesehene Umsiedlung der Gemeinde Diepensee und die tatsächlichen Kosten für die Verkehrsanbindung Schiene und Straße ausweise.

Die für das Vorhaben relevanten Kosten werden laut den TdV in die Finanzplanung eingestellt. Ein betriebswirtschaftlicher ,,Nachweis der Wirtschaftlichkeit“ und ein Kostenvergleich seien nicht Gegenstand des Verfahrens. Das Vorhaben beruhe auf ihrer unternehmerischen Entscheidung. Diese habe sich für den Ausbau des vorhandenen Flughafens Schönefeld und gegen einen Neubau eines Flughafens an anderer Stelle entschieden.

Der Auffassung der TdV kann aus Sicht der Anhörungsbehörde gefolgt werden. Die Frage der Kosten-Nutzen-Analyse ist kein abwägungsrelevanter Belang des Planfeststellungsverfahrens. Diese liegt ausschließlich in der Sphäre der Vorhabensträger.

IV. Technische Planung/Betriebskonzept

Allgemeines

Hinsichtlich der von den TdV vorgesehenen technischen Planung und dem Betriebskonzept sind zahlreiche Einwendungen und Bedenken erhoben worden. Insbesondere in den Bereichen der Flughafenplanung im engeren Sinn, der Straßen- und Schienenanbindung, der Änderung von Versorgungsleitungen und dem Baugeschehen sind Bedenken vorgetragen worden.

Darstellung der Schwerpunkte im Einzelnen

Aus Sicht der Anhörungsbehörde ergeben sich zum Sachthema technische Planung und Betriebskonzept die nachfolgend aufgeführten Schwerpunkte:

1. Flughafenplanung

1.1 Lage der Start- und Landebahn

Der Antrag der TdV sieht eine neue Südpiste mit einer Länge von 4.000 m parallel zur bestehenden südlichen Start- und Landebahn mit einem Abstand von 1.900 m vor. Die Lage der neuen Start- und Landebahn würde insbesondere mit den Erkenntnissen aus der Konfigurationsanalyse, Gutachten M 12 begründet.

In den Einwendungen werden zahlreiche Modifikationen der Lage der Start- und Landebahnen thematisiert. U.a. wird Folgendes vorgeschlagen:

- Verschiebung des Flughafens am Standort Schönefeld nach Süden in die Ortslage Tollkrug;

- Änderung der Ausrichtung der Start- und Landebahnen in Nord-Süd-Richtung;

- Änderung der Lage um ein Überfliegen des Trinkwasserschutzgebietes zu vermeiden;

- bessere Lösungen im Bereich des derzeitigen Standortes unbebaute Teile im westlichen Bereich des Flughafens sowie unter Einbeziehung eines Teils des sog. Baufeldes Ost zu finden;

- Untersuchung möglicher Lagevarianten inkl. Achsenveränderung der bestehenden Südbahn;

- Achsverschwenkung der Piste 07R/25L (Süd), um das Überfliegen des Wohngebietes Blankenfelde geringer zu halten;

- Verschiebung der Südbahn um 200 m nach Norden zur Minderung der Lärmimmissionen;

- Drehung der geplanten Bahn zur Verringerung der Lärmbelästigung.

Die TdV tragen dazu im Wesentlichen Folgendes vor:

Flugzeuge starten oder landen gegen den Wind. Daher sei die Lage der Bahn durch die vorherrschende Windrichtung vorgegeben. Die Ergebnisse des amtlichen Gutachtens M 14 über die flugklimatischen Verhältnisse des Flughafens Berlin-Schönefeld bestätigen die Achsrichtung der bestehenden und neuen Piste. Eine Drehung sei aus flugbetrieblicher Sicht ausgeschlossen. Überdies komme eine Drehung oder Achsverschiebung der bestehenden Südpiste (künftig Nordpiste) für die Vorhabensträgerin nicht in Betracht. Sie sei Bestandteil einer in der Anlage und im Betrieb genehmigten Flughafenanlage. Im Übrigen habe die Vorhabensträgerin bei der Konfiguration des zukünftigen Pisten-Systems mehrere Alternativen zur Lage der neuen Piste geprüft und die umweltfreundlichste Alternative ihrem Antrag zugrundegelegt. Im Rahmen der “Konfigurationsanalyse” wären u.a. die flugklimatischen Verhältnisse zu berücksichtigen. Für unvermeidbare Belastungen der Bevölkerung infolge Fluglärms, seien in einem noch festzulegenden Umfang lärmmindernde Maßnahmen an Gebäuden durchzuführen.

Während der Erörterung wurden hierzu keine neuen entscheidungserheblichen Gesichtspunkte vorgetragen. Die Funktionalität der geplanten Flughafenanlage wurde von der DFS GmbH in ihrer Stellungnahme vom 03.07.2000 bestätigt. In der Erörterung wurde von der DFS ausgeführt, dass sie mit der beantragten Konfiguration der Start- und Landebahnen einverstanden sei. Zum einen seien parallele simultane Instrumentenanflüge möglich. Bei den Abflügen reiche der Achsabstand von 1900m ohne weitere Eingriffe der Flugsicherung allerdings nicht für gleichzeitige parallele Instrumentenabflüge aus.

Die Ausführungen der TdV zur gewählten Lage der Start- und Landebahnen sind nachvollziehbar. Ausgehend vom beantragten Ausbau des Flughafen Schönefeld ist die künftige Start- und Landebahn Nord eine bestehende und auch genehmigte Anlage des Flughafens. Die Ausrichtung der Start- und Landebahn wird durch die örtliche Meteorologie und durch die Bewältigung des prognostizierten Verkehrsaufkommens bestimmt. Ein 2-Bahnsystem kann den beabsichtigten Verkehr effektiv im Parallelbetrieb abwickeln, so dass die Richtung der Start- und Landebahn nicht frei wählbar ist. Die Konfigurationsanalyse hat unter Beachtung des beabsichtigten unabhängigen Betriebs der Start- und Landebahnen an diesem Standort und der geringsten Lärmbelastung die Lage festgelegt. Aus Sicht der Anhörungsbehörde sind nähere Untersuchungen zur Anordnung der Betriebsflächen nicht notwendig. Die Übereinstimmung der Planung mit den technischen Regelwerken der ICAO (Internationale Zivilluftfahrtorganisation) und der nationalen Richtlinien sollten überprüft werden. Der Überflug über Trinkwasserschutzgebiete ist nach den luftverkehrsrechtlichen Vorschriften zulässig und bedingt nicht von vornherein eine Änderung der Lage der Start- und Landebahnen.

1.2 Belastung der Start- und Landebahn

Während der Erörterung wurde vorgetragen, dass außerhalb der Spitzenbelastungszeit, die Gefahr bestehe, dass eine fünfzig zu fünfzig Auslastung der Start- und Landebahnen nachts nicht eingehalten wird.

Die TdV führen dazu aus, dass der eingereichte Antrag die Auswirkung bei Erreichung der maximalen Kapazität darstelle. Diese Verkehrsaufgaben würden bei einer Verteilung von 50 : 50 % optimal gelöst. Es könne durch entsprechende Betriebsregelung ermöglicht werden, dass auch zur Nachtzeit die Verteilung der Starts und Landungen auf beiden Bahnen gleichmäßig sei.

Die Anhörungsbehörde hat unter Berücksichtigung der Aussagen im Antrag, Band I 5, S. 152/ 153 den TdV veranlasst, die Darstellungen der Fluglärmbelastung nachts und am Tage bei einer 70 : 30 bzw. 30 : 70– Auslastung der Start- und Landebahnen zu ergänzen. Die entsprechenden Unterlagen sind den Akten beigefügt. Dadurch soll die Planfeststellungsbehörde in die Lage versetzt werden, über die Notwendigkeit einer entsprechenden Betriebsregelung zu entscheiden oder gegebenenfalls ergänzende Lärmschutzauflagen zu veranlassen. Bezüglich weiterer beantragter Betriebsregelungen wird auf Kapitel V. zu den Lärmimmissionen verwiesen. Weiterhin empfiehlt die Anhörungsbehörde eine Überprüfung der

Angaben zu den Abflugstrecken (z.B. stimmt die Abflugroute 25 L MAG/BUR nicht mit der Streckenbeschreibung im Gutachten YM 2.3.4 (Seite 30) überein).

Aufgrund des Vortrages einiger Einwender und eigener Überprüfung ist noch anzumerken, dass die Koordinaten und Maßangaben in den Unterlagen nicht durchgängig korrekt sind. So differieren beispielsweise die Rechts- und Hochwerte der Hubschrauberlandeplätze und der neuen Start- und Landebahn (Süd) in den verschiedenen Plänen und Gutachten einschließlich der Y-Bände (Beispiel: M 2, Abschnitt 3.1.2, Seite 16, Tabelle 3-2 und YM 2.2.3, YM 2.2.4, YM 2.3.3, YM 2.3.4, jeweils Seite 3). Entscheidungserhebliche Einflüsse auf die Prognose der Emissionsausbreitung sind daraus nicht zu erwarten.

1.3 Flugrouten

Von den Einwendern wird mehrfach kritisiert, dass in den Antragsunterlagen keine detaillierten Darstellung der An- und Abflüge am Flughafen Schönefeld zu finden sei.

In der Erörterung wurden zu dieser Thematik ferner folgende Argumente problematisiert:

> Es wird befürchtet, dass bei Kapazitätsproblemen mit einer Abweichung von den dargestellten Flugrouten zu rechnen sei. Eine Erhöhung der Taktfrequenz (z.B. bei einem Nachtflugverbot) würde zu kurzen Abflugrouten über Rudow, Altglienicke und Lichtenrade führen;
>
> Die Lage der Warteschleifen und der damit verbundenen Belastungen seien nicht dargestellt;
>
> Wegen der Unverbindlichkeit der Flugrouten fehlen in den Untersuchungen Alternativbetrachtungen.

Die TdV legen im Wesentlichen dazu dar, dass die An- und Abflugverfahren für den ausgebauten Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld erst kurz vor Inbetriebnahme der neuen Start- und Landebahn durch Verordnung des Bundes bestimmt würden. Die An- und Abflugverfahren seien nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Sie beruhten auf einer Grobplanung der DFS (orientiert an der gegenwärtigen Luftraumstruktur, den bestehenden Funkfeuern, technischen Anflughilfen und aktuellen Verfahren). Gegenwärtig bestünden keine Planungen, Flugrouten Richtung Norden über Berlin

einzuführen. Bei erforderlichen Änderungen würden die Betroffenen mit den gleichen Rechten behandelt, wie die schon Betroffenen. Die Wartebereiche würden in einer Höhe von 5.000 Fuß beflogen.

In der Erörterung hat die Anhörungsbehörde erläutert, dass die Plausibilität der dargestellten Flugrouten zu überprüfen ist. Die endgültigen Flugrouten werden durch eine Verordnung des Luftfahrtbundesamtes in Abstimmung mit der DFS festgelegt. Gegen eine Änderung der Festlegung der Flugrouten bestehen nach der Entscheidung des BVerwG vom 28.06.2000, Az. 11 C 13199, Rechtsschutzmöglichkeiten. Die Behörden sind gehalten, in einem solchen Fall auch nachträglich Auflagen zum Schutz der Betroffenen auszusprechen. Es liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass An- und Abflüge über dem Berliner Stadtgebiet beabsichtigt sind.

Von den TdV wurden auf Anforderung der Anhörungsbehörde die Pläne der geplanten An- und Abflugrouten um Belegungszahlen und mögliche Korridore ergänzt. Dadurch ist eine bessere Visualisierung der möglichen flughafenbezogenen Überfluggebiete gegeben. Hinsichtlich der Kurzabflugstrecken (M 2, Kapitel 3.1.2.1, Seite 17 letzter Absatz) sieht die DFS weder flugbetrieblich noch flugtechnisch die Notwendigkeit, diese nur für Luftfahrzeuge bis 50 t MTOM zuzulassen. Die Nutzung dieser Kurzabflugstrecken sollte nach Auffassung der DFS unter Berücksichtigung der technischen Weiterentwicklung der Luftfahrzeugen nach Vorlage der endgültigen Verfahren zusammen mit der Fluglärmkommission gern. § 32b LuftVG überprüft werden.

Grundsätzlich empfiehlt die Anhörungsbehörde abhängig von der Regelung in § 29 b Abs. 2 LuftVG, die Durchführung der notwendigen Schutzmaßnahmen bei einer möglichen Flugstreckenänderung und einer Belegung der Kurzabflugstrecken mit Flugzeugen über 50 MTOM mit einem Auflagenvorbehalt abzusichern weil dann die den Emissionsprognosen zugrundegelegten Eingangsdaten verändert werden. Nachträgliche Schutzansprüche können vom Betroffenen unabhängig davon gemäß § 75 Abs. 2 VwVfG Bbg i.V.m. § 9 Abs. 2 LuftVG geltend gemacht werden. Nicht auszuschließen ist weiterhin, dass durch eine Verbesserung der Navigationseinrichtungen (boden- und luftseifig) die den Emissionsberechnungen zugrundegelegten Korridorbereiten zukünftig nicht mehr ausgeschöpft werden. Beispielhaft sei hier das angestrebte europäische Satellitennavigationssystem erwähnt. Eine Konzentration vor allem der Lärmausbreitung auf eine ideale Flugroute wäre die Folge. Nach Auffassung der

Anhörungsbehörde kann darüber z. Zt. Nicht verbindlich befunden werden. Die Betroffenen sind ähnlich wie bei einer Verlegung von Flugrouten (über § 75 Abs. 2 VwVfG Bbg i.V.m. § 9 Abs. 2 LuftVG) gegen zusätzliche Immissionen ausreichend geschützt.

1.4 Benutzung durch Großflugzeuge (New Large Aircraft-NLA)

Es wird vielfach von den Einwendern problematisiert, ob die Dimensionierung der Flugbetriebsflächen und der geplante Bahnabstand für die Benutzung mit Großflugzeugen der neuesten Generation, wie dem geplanten Airbus A 340, ausreichend seien. Bei einer Nichtberücksichtigung dieser Flugzeuge ergäben sich niedrigere Überflughöhen.

Im Wesentlichen führt der TdV (Flughafen) dazu aus:

Die Berücksichtigung der neuen Flugzeuggenerationen (NLA und ICAO Code F) sei erfolgt. Es seien insbesondere gegenüber der heute gebräuchlichen Flugzeuggruppe Code E (z.B. B 747) abweichende Anforderungen wie z.B. hinsichtlich der Breite der Schultern von Rollwegen oder den Achsabständen zwischen Rollwegen zu berücksichtigen. Nach Aussage der Luftfahrzeughersteller (Airbus & Boeing) werden jedoch keine höheren physischen Anforderungen, hinsichtlich der Lasteintragung auf die Flugbetriebsflächen (Pisten, Rollwege, Vorfelder) gestellt, als die für die derzeit maßgebenden Flugzeuge (B 747, B 777, A 340, Antonov 124) geltenden. Der Abstand der Bahnen beziehe sich nicht auf die Flugzeuggröße, sondern auf die Art des Anfluges (Sicht- oder Instrumentenanflug). Der erforderliche Mindestabstand für Instrumentenanflug nach den Internationalen Richtlinien betrage nur 1035 m (in Abhängigkeit vom An- und Abflugverfahren). Europäische Vorschriften für den Bahnabstand existieren nicht. Eine ACI-World Report Veröffentlichung sehe ebenfalls keine Probleme bei Operationen der Klasse F (neue Flugzeuggenerationen A 380, Boeing 777) auf Flughäfen, die für Klasse E ausgelegt sind (Heft 7/8 2000, S. 9).

Anhaltspunkte für eine nicht ausreichende Dimensionierung liegen nicht vor. Die Anpassung der Flugbetriebsflächen an die neuen Flugzeuggenerationen wurde glaubhaft dargelegt. Insbesondere die Aussagen der Flugzeughersteller Airbus und Boeing sind dafür ein Beleg. Ferner ist zu berücksichtigen, dass die Flugzeugherstellebei der Konstruktion der NLA schon aus Vermarktungsgründen den gegenwärtigen Standard bei der Dimensionierung der Flugbetriebsflächen berücksichtigen müssen. Die Überflughöhen, vor allem

beim Start, hängen auch von der Triebwerksleistung ab und können deshalb zur Zeit nicht abschließend beurteilt werden. Sollte die Steigleistung dieser Flugzeuge geringer sein als die der bislang verkehrenden, ist vor allem auch die Hindernissituation nach der PAN OPS zu überprüfen.

1.5 Planung der Hochbauten

Von den Einwendern wird bemängelt, dass die Planung der in Mittelfeldlage zu errichtenden Hochbauten für die Passagierabfertigung sowie der Nebenanlagen nicht vorgelegt worden sei. Die Behörde habe den sogenannten "konzeptionsoffenen", d. h. unvollständigen Antrag zugelassen. Der Umfang der fehlenden Teile betrage etwa 20 %. Auf Grund dessen hätte die Anhörungsbehörde nach § 73 Abs. 2 VwVfG Bbg mit der öffentlichen Auslegung nicht beginnen dürfen, sondern vielmehr den Planantragenden auffordern müssen, die fehlenden Planungen nachzureichen.

Die TdV haben zu diesem Thema Folgendes ausgeführt:

Sie hätten einen Planfeststellungsantrag vorgelegt, der die Passagierabfertigungsanlagen im Mittelfeld (d. h. zwischen den Pisten) ausweise. Die Vermutung, wonach der Träger des Vorhabens (Flughafen) einen unvollständigen Antrag infolge Konzeptoffenheit vorgelegt habe, sei falsch. Sie habe ein in sich schlüssiges Konzept ihren Anträgen zugrunde gelegt und alle zur Bescheidung des Antrags relevanten Unterlagen beigebracht. Im Übrigen sei die Vorlage konkreter Hochbaupläne (wie der Passagierterminals) im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens nicht vorgeschrieben und auch daher nicht zielführend, weil die konkrete Ausgestaltung von Hochbauten infolge der Langfristigkeit der Plananträge (25 Jahre und mehr) nicht prognostizierbar sei.

Ziel des Planfeststellungsverfahrens könne im Hinblick auf die Gestaltung hochbaulicher Anlagen lediglich die Festlegung der Nutzungsart und maximalen Ausdehnung (maximale Baumassen und Bauhöhen) sein, so dass eine bauplanungsrechtliche Zulassung nach § 8 LuftVG möglich ist. Die einzelnen baurechtlichen Genehmigungen seien nicht Teil des Verfahrens. Die notwendigen Genehmigungen für die Hochbauten würden unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Planfeststellungsverfahrens auf Basis der weiteren detaillierten Planung und entsprechend der jeweils für die Einzelmaßnahme rechtlichen Grundlage, insbesondere der Bauanträge gern. § 68 Bbg BO beantragt.

Eine Darstellung der genauen Ausprägung von Hochbaumaßnahmen in den Planunterlagen ist nicht zwingend notwendig, da mit einer abschließenden Entscheidung die Möglichkeit besteht, nur die bauplanungsrechtliche Zulassung zu erhalten. Die bauordnungsrechtliche Zulassung der Hochbauten ist nicht beantragt. Die TdV haben dafür Sorge zu tragen, dass die Lage, die Art und das Maß der baulichen Nutzung in den Planunterlagen bestimmt ist. Das liegt dem Antrag zugrunde. Eine Verkürzung der Rechte der Einwender und Betroffenen ist damit nicht verbunden. Die Anhörungsbehörde schlägt vor, den Td V eine behindertengerechte Ausstattung des Passagierterminals so wie aller für das Publikum zugänglichen Einrichtungen, zum Beispiel Treppen, Aufzüge, Toiletten etc. aufzuerlegen.

1.6 Flächen für den Einzelhandel

Die Einwender fordern vollständige Planunterlagen anhand derer die Größe sämtlicher projektierter Laden- und Verkaufsflächen auf dem Gelände des Flughafens Schönefeld nachprüfbar seien. Dabei sollten Höchstsummen der Einzelhandelsflächen auf dem Flughafen Schönefeld festgelegt werden. Es werde ein Gutachten gefordert, in dem die Auswirkungen aller durch den Flughafenausbau induzierten Einzelhandelsobjekte untersucht werden.

In der Stellungnahme des MLUR (Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Raumordnung des Landes Brandenburg) wird zu diesem Thema ausgeführt, dass es einer landesplanerischen Prüfung bedarf, ob die geplanten Einzelhandelsverkaufsflächen mit den landesplanerischen Vorgaben (Ziel 1.0.8 LEP eV in Verbindung mit dem Einzelhandelserlass: Runderlass Nr. 23/2/1999 des MSWV) vereinbar seien. Im Widerspruch zu Aussagen in der Antragsunterlage ersetze nach Auffassung des MLUR der LEP SF die Ziele des LEP eV nur hinsichtlich seiner spezifischen Regelungen, nicht aber bezüglich des Einzelhandels. Die GL habe den TdV und der Planfeststellungsbehörde erläutert, dass anhand der Festlegungen der Landesplanungskonferenz vom 08.07.1998 für die GL folgende Geschäftsgrundlage besteht:

- landesplanerische Zustimmung bis 5.000 m² Verkaufsfläche und
- bis 10.000 m² Verkaufsfläche Prüfung im Rahmen eines Raumordnungsverfahrens.

Auf Basis der Antragsunterlagen sei keine landesplanerische Zustimmung zu den geplanten Einzelhandelsverkaufsflächen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens möglich. Als Auflage im Planfeststellungsbeschluss werde von der GL gefordert, dass die Genehmigung der geplanten Einzelhandelsverkaufsflächen (einschließlich landesplanerischer Prüfung) nachträglich durch den Investor beantragt werden muss.

Die TdV führen im Wesentlichen dazu aus:

In der Fläche SF 2 des Planes der baulichen Anlagen (B 3 - 1) sei die Unterbringung eines sog. Airport Centers mit einer Bruttogrundfläche von ca. 175.000 m² und die Anlage von ca. 7.500 Parkplätzen für Passagiere, Besucher und Beschäftigte sowie den Eigenbedarf des Airport Centers vorgesehen. Die Anlage von großflächigem Einzelhandel sei nicht geplant. Es werde lediglich sichergestellt, dass das für die Hotel- und Kongressgäste übliche Angebot an hochwertigen Reisebedarfsartikeln, ggf. Schmuck sowie Dienstleistungen, wie Kosmetik, Friseure, Reinigung, Health Club, Reise- und Freizeitplanung u. ä. untergebracht werden können. Nach eigenen Ermittlungen der TdV sei die Platzierung von kleinteiligen Ladenflächen in den öffentlich zugänglichen Bereichen des Passagierterminals mit einer Verkaufsfläche von insgesamt ca. 5.000 m² für den Einzelhandel in der ersten Baustufe des Projektes notwendig, um die Bedürfnisse von Passagieren, Beschäftigten, Abholern etc. zu befriedigen. Dieser Umfang in Bezug auf die anderen Wettbewerber (deutsche und europäische Flughäfen) sei im Sinne des Benutzerkomforts angemessen. Duty-Free-Läden und Travel–Value, die sich dem Besucher durch ihre Lage auf der sog. Airside des Flughafens entziehen seien hingegen ausgenommen.

Auf die Nachfrage der Anhörungsbehörde in der Erörterung am 26.06.2001 wurde von den TdV ausgeführt, dass entsprechend den landesplanerischen Vorgaben 5.000 m² Einzelhandelsfläche der Öffentlichkeit zugänglich sein werde. Darüber hinaus werde es im Duty-Free-Bereich zusätzliche Flächen in vergleichbarer Größe geben.

Die Forderung nach einem Gutachten über die Auswirkungen des gesamten, durch den Flughafenausbau induzierten Handels auf die Einzelhandelsstruktur der umliegenden Gemeinden, liegt die Befürchtung zugrunde, dass durch die Flughafenerweiterung großflächiger Einzelhandel induziert wird. Dieser Befürchtung kann nicht mit einem Gutachten begegnet werden, da gegenwärtig noch nicht feststeht, welches Gewerbe sich in Flughafennähe ansiedeln wird. Dennoch empfiehlt die Anhörungsbehörde, vorbehaltlich eines neuen ROV

sicherzustellen, dass die von der GL genannte maximale Gewerbefläche für den Einzelhandel nicht überschritten wird. Ferner sollte geprüft werden, ob eine Differenzierung der Einzelhandelsflächen in einen zollfreien und einen öffentlichen Bereich zulässig ist. Bei Summation ergibt sich eine Gesamtfläche von ca. 10.000 m².

1.7 Tanklager

Es wird in den Einwendungen und während der Erörterung gefordert, dass der Ausbau des Flughafentanklagers Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sein solle. Durch die Abtrennung vom Antrag für den Flughafen würde das Tanklager der Prüfung und Beurteilung entzogen. Es müsse gemeinsam mit dem Vorhaben Flughafenausbau geprüft werden, da es einem unmittelbaren Zusammenhang mit dem Flughafenausbau und dem damit verbundenen Gefährdungs- und Risikopotenzial gebe.

Die Betankungsanlage sei ferner gemäß § 19 g des WHG genehmigungsbedürftig, da der Treibstoff zumindest nach § 19 g Abs. 5 WHG ein flüssiges Kohlenwasserstoff-Gemisch ist. Der Planantrag beinhaltet hingegen nur die Genehmigung der Rohrleitungsanlage für die Treibstoffversorgung nach § 19 a Satz 2.

Der TdV (Flughafen) hat dazu Folgendes ausgeführt:

Er habe in dem Planfeststellungsantrag ausdrücklich klargestellt, dass die Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses nicht die noch offenen immissionsschutzrechtlichen Verfahren (Tanklager) umfasse. Er halte an seinem Antrag in der gegenwärtigen Fassung fest. Er ist der Auffassung, dass die noch offenen immissionsschutzrechtlichen Verfahren für das Tanklager nicht notwendiger Weise Gegenstand des anhängigen Planfeststellungsverfahrens sein müssen; so sei etwa die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH auch nicht Betreiber des Tanklagers, dessen Erweiterung in einem immissionsschutzrechtlichen Verfahren im Einzelnen zu prüfen sein werde.

Allerdings habe der Träger des Vorhabens (Fughafen) den Ausbau des Tanklagers in die Gesamtbeurteilung des Vorhabens eingestellt. So seien insbesondere entsprechende Aussagen zu den zu erwartenden Emissionen (Gutachten M 10) getroffen worden, Anforderungen an die auszubauenden Anlagen in Hinblick auf den Umgang mit wassergefährdenden Stoffen formuliert worden und entsprechende Betrachtungen im Band E (Entwässerung)

angestellt worden. Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sei nicht eine Betankungsanlage, welche in der Tat nach § 19 g WHG genehmigungsbedürftig wäre, sondern die Rohrleitungsanlage zur Verteilung des Flugbetriebstoffes außerhalb des vorhandenen Tanklagers, welche nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sei. Eine solche Rohrleitungsanlage sei nach §19 a WHG genehmigungsbedürftig.

Während der Erörterung wurde vom TdV (Flughafen) ergänzt, dass das vorhandene Tanklager auf dem Flughafen Schönefeld zur Sicherstellung der Versorgung ausreiche. Aufgrund der geringen Kapazitätsreserven des Tanklagers und der damit verbundenen geringen Betriebssicherheit, werde vom Inhaber und Betreiber der Anlage ein eigenständiger Erweiterungsantrag gestellt. Der TdV (Flughafen) habe die schriftliche Zusicherung des Betreibers, dass die notwendige Versorgungssicherheit rechtzeitig gewährleistet werde. Das Betankungssystem werde im Gegensatz zum Tanklager vom Flughafen selbst betrieben.

Von der Anhörungsbehörde wurde in der Erörterung ausgeführt, dass nach Abschluss der Anhörung ggf. über weitere einzufordernde Unterlagen entschieden wird. Wenn eine Erweiterung des Tanklagers erfolgen soll, ist ein immissionsschutzrechtliches Verfahren notwendig, das auch mit einer UVU einhergehen müsste.

Das Amt für Immissionsschutz Wünsdorf hat in der Erörterung ihrer Stellungnahme am 15.11.2001 bestätigt, dass von der Elf AG ein Antrag auf Erweiterung des Tanklagers eingereicht worden sei. Das Amt ist der Ansicht, dass die immissionsschutzrechtliche Genehmigung mit dem Planfeststellungsbeschluss erteilt werden müsse und daher deren Prüfung im Planfeststellungsverfahren zu erfolgen habe. Der Antrag sei daher zum Zwecke der Zuständigkeitsprüfung dem MSWV übergeben worden. Seitens des Amtes für Immissionsschutz wurde betont, dass im UVPG dies als vorprüfpflichtiges Vorhaben geführt sei.

Nach Hoffmann/Grabherr, Kommentar zum Luftverkehrsgesetz § 6 Rn 22 zählen zur Anlage eines Flugplatzes die baulichen Anlagen, die der reibungslosen Durchführung des Flugbetriebs, d. h. dem Rollen, Starten, Landen und Abstellen von Luftfahrzeugen dienen. Damit gehört ein Tanklager nicht zwingend zur Anlage eines Flughafens. Allenfalls könnte die Betankungsanlag, wie hier geschehen, den Flugbetriebsflächen zugeordnet werden. Eine genehmigungsrechtliche Abtrennung des Tanklagers kann aus

Sicht der Anhörungsbehörde erfolgen, solange die Funktionsfähigkeit der Verkehrsanlage nicht in Frage steht. Das ist wegen des vorhandenen Tanklagers nicht der Fall, weil damit die Treibstoffversorgung der Luftfahrzeuge sichergestellt werden kann.

2. Straßenanbindung

21 Anbindungsalternativen

Mehrere Gemeinden fordern den gesamten Verkehr aus Richtung Norden über die vorgesehene Flughafenstraße dem Flughafen zuzuführen. Der Verkehr von und in Richtung Süden solle der A 113 in Höhe des Autobahndreiecks Waltersdorf (A 113/ A 113 neu) zugeführt werden. Auf die Anschlussstelle Kienberg könne so verzichtet werden, ebenso auf wesentliche Teile der derzeitigen Zufahrtsplanung zwischen der A 113 neu und dem Flughafengebäude.

Die TdV lehnen die geforderte Zuführung des gesamten nordwärts orientierten Flughafenverkehrs über die vorgesehene Flughafenstraße ab, da neben der erheblichen Belastung dieser Flughafenstraße auch eine deutliche Mehrbelastung der BAB-Anschlussstelle Schönefeld, der B 96 alt und insbesondere der Knotenpunkte B 96 alt/ B 179 entstehen würde, die für die unmittelbar betroffenen Anwohner in der Gemeinde Schönefeld und der Siedlung Kienberg deutlich spürbar wären. Außerdem würde eine Realisierung dieser Forderung die Verkehrsführung zum Flughafen insgesamt wesentlich erschweren und verschlechtern; dies widerspräche dem Grundsatz zur Wahrung und Förderung der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs.

Der weiteren Forderung, den südwärts orientierten Flughafenverkehr in Höhe des Autobahndreiecks Waltersdorf an die A 113 neu anzubinden, um dadurch auf die Anschlussstelle Kienberg und wesentliche Teile des Flughafenzubringers verzichten zu können, wird von den TdV ebenfalls widersprochen werden. Bezüglich der Anschlussstelle Kienberg würde es sich dabei für weite Teile nicht wirklich um einen Verzicht, sondern lediglich um eine Verschiebung um rund 1 km nach Süden handeln, desgleichen für die entsprechenden Teile des Zubringers. Die derzeit geplante Abzweigstelle der A 113 alt von der künftigen durchgehenden A 113 neu müsse gleichsam zu einem Autobahnkreuz mit dem Flughafenzubringer als viertem Zweig ausgebaut

werden. Bei Waltersdorf würden dadurch neue Eingriffe und Belastungen entstehen.

Aufgrund der örtlichen Lage ergeben sich unter Berücksichtigung einer voll funktionsfähigen Straßenanbindung kaum Alternativen.

2.2 Direktanbindung des Terminals vom Westen

Von den Einwendern wird ein direkte Anbindung des Flughafenterminals von Westen zur Entlastung von Waßmannsdorf gefordert. Durch den Ausbau des Flughafens würden Straßenverbindungen im Süden von Waßmannsdorf zerschnitten.

Ebenfalls hat die Gemeinde Waßmannsdorf in ihrer Stellungnahme noch einmal eindringlich vorgetragen, dass der südlich der B 96 alt gelegene Ortsteil Waßmannsdorf - zwischen B 96 alt und künftigem Flughafengelände - durch das Vorhaben derart schwer getroffen sei, dass entsprechend den mit den Gemeinden Diepensee und Selchow gefundenen Vereinbarungen für die dortigen Bewohner gleichfalls ein Umzug auf Kosten des Vorhabenträgers zu ermöglichen sei. In der Erörterung der Stellungnahme der Gemeinde am 26.11.2001 wurde von Vertreter der Gemeinde ergänzt, dass die Umsiedlung des südlichen Teils von Waßmannsdorf nur für den Fall gefordert wird, dass der Bau der Ortsumgehung nicht möglich sei.

Die TdV haben im Wesentlichen dazu vorgetragen, dass die Umgehung von Waßmannsdorf in einem eigenständigen Planfeststellungsverfahren zur B 96 alt geprüft werde. Eine zusätzliche neue westliche Straßenanbindung werde nicht für erforderlich erachtet, da die vorhandenen Straßen den Verkehr bewältigen können. Die Unterbrechung der L 75 führe zu einer Entlastung von Selchow und Waßmannsdorf. Zum Westteil des Flughafens seien Zufahrten vorgesehen. Das Terminal sei aus Richtung Westen nur über die B 96 alt erreichbar. Zusätzliche Trassen seien wegen relativ geringem Bedarfs und zu hohen Kosten nicht realisierbar. Die neue A 113 stelle künftig aus Sicht des Flughafens in Richtung Berlin die mit Abstand günstigste Verbindung dar, die den Schleichverkehr deutlich mindern wird.

In den Stellungnahmen und Einwendungen wird die nachvollziehbare Befürchtung formuliert, dass die Verkehrsströme aus dem Westteil Berlins zu einer hohen induzierten Verkehrsbelastung der Gemeinde Waßmannsdorf führen. Die Belastungen auf der B 96 werden gegenwärtig in einem eigenen

Planfeststellungsverfahren geprüft. Da die TdV jedoch nicht ausschließen können, dass es zu keinem höheren induzierten Verkehr in der Gemeinde kommt, sollte nach Ansicht der Anhörungsbehörde abhängig vom Ausgang des Verfahrens zur B 96a Maßnahmen zur Lärmminderung geprüft werden.

2.3 Niveaufreie Querung der Schienenwege

Die Einwender tragen vor, dass die Rad- und Fuß-Wegebeziehungen der Siedlung Hubertus nach Waltersdorf und in das Waldgebiet zerschnitten werden; dies könne auch Löscharbeiten im Wald behindern. Gefordert werde deshalb eine Überführung der Bahntrasse für Radfahrer und Fußgänger und Weiterführung des Weges nach Waltersdorf (an der A 113 alt entlang oder hinter der Bahn zum Bohnsdorfer Weg. Ferner wird vorgetragen, dass die Bahnstrecke bisher an vielen Stellen Überquerbar war (z.B. Hubertus, Sand bacher Weg etc.). Dies sei nach Fertigstellung der ICE-rasse lebensgefährlich. Außerdem werde die Schranke im Grünauer Forst Richtung Bammelecke geschlossen. So werde das Gebiet auch nach dieser Richtung eingeschlossen.

Die TdV führen dazu im Wesentlichen aus, dass die Verbindung von Hubertus nach Waltersdorf über die neue Straße Kienberg - Waltersdorf (mit Rad- und Fußweg) oder wie bisher über die B 179 erfolge. Eine Querung der Bahntrasse sei nur an ausgewiesenen Kreuzungsstellen möglich. Das sind: die neue Verbindungsstraße Waltersdorf-Kienberg, die B 179 (künftig niveaufrei) und der Schwarze Weg (künftig niveaufrei). Der beschrankte Bahnübergang im Grünauer Forst (über die Görlitzer Bahn) werde angepasst und bleibe bestehen. Damit sei grundsätzlich die Zugänglichkeit des künftigen Gleisdreiecks von einer Seite gegeben. Die Verbindung von Bohnsdorf nach Eichwalde durch das künftige Gleisdreieck sei nicht gegeben. Die Zuwegung von Bohnsdorf zur Bammelecke erfolge über den Kablower Weg, die nach Eichwalde erfolge ebenfalls über den Kablower Weg und die vorhandenen Wegeverbindungen östlich der Görlitzer Bahn bzw. über den Schwarzen Weg. Hinsichtlich des Sandbacher Weges sagten die TdV in der Erörterung zu, die ursprüngliche Planung zu überdenken. Eine Wegbeziehung zum Sandbacher Weg werde aufgenommen. Weiterhin werde es zukünftig möglich sein, vom Sandbacher Weg in Richtung Eichwalde in den Wald zu gelangen.

Der Überquerung der Bahnstrecken sei ohne erkennbare Härten möglich. Die Forderung nach einer Fußgängerbrücke zwischen Hubertus und Waltersdorf

aufgrund des Brandschutzes sei nicht nachvollziehbar, da ein Waldbrand nicht nur mit einem Löschfahrzeug zu löschen sein werde.

Von den Gemeinden Eichwalde und Schulzendorfist mehrfach das Problem der mangelnden niveaufreien Querung der Görlitzer Bahn angesprochen. Zwar ist nach Angaben der TdV durch das Vorhaben höchstens ein Zugpaar je Stunde dem Vorhaben zuzurechnen und die Situation an den Bahnübergängen werde ab Mitte 2003 durch die Installation eines elektronischen Stellwerks am Grünauer Kreuz erheblich besser. Jedoch sollte aus Sicht der Anhörungsbehörde mindestens ein niveaufreier Übergang im Bereich Eichwalde geschaffen werden.

2.4 Forderungen nach Ortsumfahrung

Für Rotberg wird von den Einwendern eine Ortsumfahrung gefordert, gegebenenfalls unter Nutzung der alten Straße nach Diepensee. Durch die geplante Verkehrsführung (Umleitung L 75, keine Anbindung der L 402 an B 96) werde es aus Sicht der Gemeinde Groß Kienitz zu einer Steigerung der Verkehrsbelastung auf der Dorfstraße kommen. Derzeit passieten etwa 2.000 Kfz/Tag die Ortsdurchfahrt und beeinträchtigen aufgrund der Straßenqualität die Wohnqualität erheblich. Dabei handele es sich ausschließlich um Durchgangsverkehr; der Ziel- und Quellverkehr aus bzw. zum Gewerbegebiet werde nicht durch die Gemeinde geführt. Laut Prognose der TdV sei künftig mit 400 bis 500 Kfz/Stunde (5.400 Kfz/Tag) zu rechnen.

Zur Ortskernumfahrung sollten folgende Maßnahmen Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses werden:

Führung der L 402 bis zur L 40;
Bau einer nördlichen Ortsumgehung;
Ausbau des Feldweges zwischen K 6163 und Groß Kienitz als 2-spurige Straße.

Die TdV führten im Wesentlichen dazu aus, dass die ausgewiesenen Belegungszahlen für den Endausbau des Flughafens für Rotberg auf einen nicht unerheblichen Quell- und Zielverkehr hinweisen. Die Höhe der Belastung sei an sich nicht ausreichend, um eine Ortsumgehung zu begründen. Groß Kienitz liege rund 2 km südlich des Flughafens an der L 402 zwischen Tollkrug und Dahlewitz. Eine bedeutende Zubringerfunktion zum Flughafen habe die L 402 nicht, so dass aus dem eigentlichen Flughafenverkehr kein nennenswerter

Verkehrszuwachs in Groß Kienitz entstehe. Eine Verkehrszunahme in Groß Kienitz entstehe durch die flugverkehrsanlagenbedingte Unterbrechung der L 75 zwischen Selchow und Tollkrug für Verkehr aus dem Raum Kiekebusch/Karlshof/Rotberg/Tollkrug nach Nordwesten hin oder umgekehrt, diese sei jedoch sehr begrenzt und rechtfertigt nicht die Anlage von Ortsumgehungen.

In der Erörterung mit den Trägern öffentlicher Belange wurde vom TdV (Flughafen) eingeräumt, dass sich das Verkehrsaufkommen in Groß Kienitz verdoppeln werde. Die Erhöhung ergebe sich jedoch nicht nur durch den Flughafen, sondern durch den allgemeinen Verkehrszuwachs. Es werde daher vorgeschlagen, nach Erteilung des Planungsrechtes, eine Verkehrszählung zur Beweissicherung durchzuführen.

Diesem Vorschlag folgend, wird von der Anhörungsbehörde empfohlen, eine Verkehrszählung in Groß Kienitz und Rotberg bei Planrealisierung im Beschluss zu beauflagen, und sich abhängig vom Ergebnis Maßnahmen zur Entlastung der Straße bzw. Lärmminderung vorzubehalten.

2.5 Einbindung des Terminals in das Radwegenetz

Von Einwendern wird die Einbindung des Flughafenterminals und der umliegenden Arbeitsplätze in das Radwegenetz gefordert. Die Geh- und Radwege zum neuen Flughafenterminal sollten sowohl aus nördlicher Richtung vom alten Abfertigungsgebäude aus (entlang der geplanten Verbindungsstraße) als auch aus östlicher Richtung von der Goethestraße in Waltersdorf verlaufen.

Die TdV führten dazu aus, dass Radwege entlang der Landes- bzw. Bundesstraßen grundsätzlich nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens seien. Es sei nicht davon auszugehen, dass Radfahrer direkt zum Terminal fahren. Die Verbindungsstraße Waltersdorf - Kienberg werde mit Radwegen ausgestattet. Damit sei eine Zufahrt in Richtung Hubertus bzw. in den Terminalbereich möglich. Die Planfeststellung der Verkehrsanlagen ende jedoch vor dem Terminalbereich, weil dort weiterführende Planungen erst in der nächsten Phase vorgesehen sind. In die dann vorzusehenden Freiräume würden Fahrrad- und Fußgängeranlagen eingeordnet. Die vorgesehenen Verbindungs- und Wirtschaftswege seien nahezu ohne Kfz-Verkehr und hervorragend für Rad- und Fußgängerverkehr geeignet.

Es ist für die Anhörungsbehörde nicht nachvollziehbar, warum Radfahrer nicht zum Terminalgebäude fahren sollen, insbesondere unter dem Aspekt des Erlebnisraumes Flughafen. Es ist vorstellbar, dass Besucher des Flughafens einfach aus Interesse an der Abwicklung des Flugverkehrs das Terminalgebäude aufsuchen. Daher wird von der Anhörungsbehörde empfohlen, bei Realisierung des Vorhabens den Bedarfan Rad- und Fußwegen von den TdV ermitteln zu lassen, und sich bei erkennbarer Notwendigkeit eine Auflage zur Schaffung von Radwegen in der abschließenden Entscheidung vorzubehalten.

2.6 Verkehrsbelastung M 16

Es wird von den Einwendern kritisiert, dass im Gutachten M 16, insbesondere in Abb. 3-3 Angaben zur Verkehrsbelastung des östlich an Waltersdorf angrenzenden Siedlungsgebietes Schulzendorf/Eichwalde/Zeuthen (v. a. zur Verkehrsbelastung der Anbindung der wichtigsten Gemeindeverbindungsstraßen östlich der B 179 und B 179 neu) fehlten. Die Verkehrsbelastung in diesen Gebieten werde auch von den Gemeinden problematisiert.

Die TdV führten dazu aus, dass eventuell auftretender flughafenbedingter Verkehr in den genannten Gebieten ausschließlich von Einwohnern her rühre und damit kein Mehrverkehr rentstünde.

Die TdV gingen davon aus, dass eventuelle flughafeninduzierte Verkehre nur durch die Einwohner der betreffenden Siedlungsgebiete Eichwalde, Zeuthen und Schulzendorf verursacht werden, also in Form von Passagieren, direkt Beschäftigten, Begleitern oder Besuchern. Es sei jedoch nicht plausibel, warum dieser Verkehr nicht vorhabensbezogen sein sollte.

Die Anhörungsbehörde empfiehlt, eine Verkehrszählung in den Straßen zum Flughafen bei Planrealisierung in der abschließenden Entscheidung zu beauflagen und sich abhängig vom Ergebnis Maßnahmen zur Entlastung der Straße beziehungsweise Lärmminderung vorzubehalten.

3. Schienenanbindung

31 Verschiebung der Eisenbahntrasse bei Bohnsdorf nach Süden

Von den Einwendern wird eine Verschiebung der Trasse nach Süden im Bereich Bohnsdorf zur Minderung des Unfallrisiken durch Gefahrguttransporte und zur Lärmminderung gefordert. Diese Forderung wird von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und dem Bezirksamt Treptow-Köpenick in ihren Stellungnahmen untermauert.

Von den Einwendern wird ferner angesprochen, dass im Bereich Bohnsdorf trotz Lärmschutzwand immer noch 62 Gebäude vom Lärm betroffen seien. Die Variante der Schienenanbindung an die Ortslage Bohnsdorf genüge nicht dem Trennungsgebot nach § 50 BImSchG. Die Lage der Trasse in direkter Nähe zur Erdgasleitung stelle ein Problem dar. Es werde eine Variantenuntersuchung bei einer Verlegung der Trasse in Richtung Süden gefordert.

In seiner Erwiderung stellte der TdV (Schiene) dar, dass die gewählte Trasse das Ergebnis einer Optimierung zwischen Wald und Siedlungsgebiet darstelle. Die notwendigen Sicherheitsbedingungen und der Lärmschutz seien entsprechend den gesetzlichen Vorschriften gewährleistet.

Der TdV (Schiene) führte ferner aus, dass eine Verschiebung der Schienentrasse untersucht worden sei. Diese führe zu keiner Verbesserung der Situation. Eine Verschiebung würde sich vom Auftauchen aus dem Tunnelbauwerk bis zum Bohnsdorfer Kreuz erstrecken und ca. 50 - 70 Mio. DM kosten. Dieser Aufwand wäre zu hoch. Zur Zeit werde die Gleislage im Dreieck Bohnsdorf überarbeitet, mit einer rückwärtigen Folgeausfahrt Tunnel Ost. Dies könne Auswirkungen auf eine Umplanung des Dreiecks Bohnsdorf und auf die Höhenlage zwischen Sandbacher Weg und Schwarzem Weg haben.

Während der Erörterung wurde diese Problematik mehrfach angesprochen. In der Verhandlung am 23.11.2001 mit dem Bezirksamt Treptow-Köpenick wurde von dem TdV (Schiene) erklärt, dass eine Änderung der Planung der Bahntrasse in der Ortslage Bohnsdorf beabsichtigt sei und diese nach abschließender Bearbeitung voraussichtlich Ende Januar 2002 als Planänderung eingereicht werde. Zum Inhalt der Änderung wurde ausgeführt, dass am Kreuzungsbauwerk mit der Görlitzer Bahn die niveaufreie Ausfädelung

aus Richtung Flughafenbahnhof in Richtung Grünau bzw. Königs Wusterhausen nicht notwendig sei. Eine niveaugleiche Ausfädelung sei an dieser Stelle ausreichend, das heißt der dort zu errichtende Bahndamm muss nur noch eine Höhe von 2 m bis 4 m aufweisen.

Weiterhin sei durch den TdV (Schiene) die geforderte durchgehende Belieferung des Tanklagers über die Schiene geprüft und dabei festgestellt worden, dass eine Verschiebung der Lage des Tankgleises nach Süden um ca. 10 m notwendig sei, um eine durchgehende Belieferung des Tanklagers zu sichern. Dazu sei auch eine Neuberechnung der Lärmsituation angestellt worden. Der TdV (Schiene) wies darauf hin, dass seitens der Forstbehörden des Landkreises Dahme-Spreewald eine derartige Trassenführung auf Grund der Inanspruchnahme von 32 ha Wald nicht befürwortet werden könne. Hinsichtlich der Erschütterung würde die Planungsalternative eine Verbesserung bringen, aber es könne aus Sicht des TdV bisher noch nicht gesagt werden, welcher Variante der Vorzug zu geben sei.

Der TdV (Schiene) hat mit Schreiben vom 31.05.2002 mitgeteilt, dass er bisher noch nicht darüber entschieden habe, ob er im Verbund mit der Minderung von Lärmbetroffenheiten eine Umplanung und damit ein Planänderungsverfahren anstrengen oder nach technischen Schutzmaßnahmen suchen wolle. Im ersteren Fall würden nach seiner Ansicht zwar einige Betroffenheiten gemindert oder vermindert werden, andere aber im Umweltbereich neu ausgelöst. Die Anhörungsbehörde empfiehlt, vor einer abschließenden Entscheidung den konkreten Verlauf der Trasse erneut zu überprüfen. Hinsichtlich der Erschütterungen durch die Bahn wird auf das Kapitel Immissionen verwiesen. Sie könnten auch durch die angekündigte Planungsalternative gemindert werden.

3.2 Anbindung an den vorhandenen Bahnhof Berlin-Schönefeld

Von den Einwendern wird die direkte Anbindung des Flughafens vom vorhandenen Bahnhof Schönefeld, bei der das Terminal annähernd in Nord-Süd-Richtung unterquert wird, gefordert. Damit werde auch eine Verkürzung der S-Bahn-Führung erreicht und vorhandene Bahnanlagen wie der Bahnhof Schönefeld (alt) und das Grünauer Kreuz könnten weiterhin sinnvoll genutzt werden.

Vom TdV (Schiene) wird im Wesentlichen dazu ausgeführt, dass die vorgeschlagene Anbindung in Varianten untersucht worden sei. Als Haupthinderungsgründe wurden benannt:

- Kopfbahnhof, da eine vernünftige Weiterführung unmöglich ist
- damit erhebliche Einschränkung der Leistungsfähigkeit und
- Brechen aller durchgehenden Verbindungen
- keine nennenswerte Kostenersparnis.

Der Gegendarstellung des Antragstellers kann gefolgt werden. Es wurde glaubhaft dargelegt, dass eine direkte Anbindung des Flughafens vom vorhandenen Bahnhof aus nicht sinnvoll ist. Erhebliche Vorteile einer solchen Planung sind nicht erkennbar.

3.3 Anbindung des Flughafens an die U 7

Von den Einwendern wird kritisiert, dass die im Raumordnungsverfahren vorgesehene U-Bahn-Anbindung fehle. Die Forderung nach einer Anbindung an die U 7 wird auch von zahlreichen Träger öffentlicher Belange erhoben. Die BVG gibt in ihrer Stellungnahme an, dass die Verlängerung der U 7 bis in den Terminalbereich als wesentliches Element der ÖPNV-Anbindung des Flughafens gesehen wird. Auch wenn die U-Bahn bis zu seiner Inbetriebnahme nicht gebaut werde, sei ein nachträglicher Einbau für die Zukunft nicht von vornherein auszuschließen. Die Planungen innerhalb des Terminalbereiches und der Flughafenzufahrten könnten so erfolgen, dass entweder der U-Bahnhof als Rohbau weitgehend vorgeleistet oder die Trasse für den später notwendigen Einbau der U-Bahn ohne zusätzliche Mehrkosten freigehalten werde. Insbesondere tragende Elemente (Stützen, tragende Wände), die Gründungsbauwerke und Zufahrten, aber auch Installationsräume und Kabelkanäle könnten baulich so vorgeleistet werden, dass sie einem späteren Einbau der U-Bahn nicht entgegenstehen.

Der TdV (Schiene) führt dazu aus, dass gemäß der Verkehrsprognose des Vorhabenträgers im Schienenverkehr Flughafenexpress und S-Bahn mit deutlichem Abstand die Hauptlast des Verkehrs tragen. Nach der Prognose werde eine Nutzungsverteilung von 30 % S-Bahn, 60 - 65 % Airportexpress und nur 5 % U-Bahn erwartet. Eine Verlängerung der U-Bahn sei keine notwendige Folgemaßnahme des Flughafenausbaus. Eine Aufnahme in das Planfeststellungsverfahren wäre nicht statthaft. Sie sei auch nicht möglich, weil eine verfestigte Planung für die U-Bahnlinie 7 nicht vorliege. Die

Untersuchungen zu U-Bahn 7 haben ergeben, dass das Investitionsaufkommen gegenüber dem prognostizierten Fahrgastaufkommen relativ hoch sei. Weiter sei die U-Bahn aufgrund der langen Fahrzeiten und der engen Haltestellenfolge für die Erschließung des Flughafens für Reisende, Beschäftigte und Besucher von untergeordneter Bedeutung.

Nach dem Gutachten M 16 ist ein U-Bahnanschluss mit einem Nachfragewert von weniger als 3.600 Fahrgästen pro Tag (2,6 % des gesamten auf den Flughafen bezogenen ÖPNV) relativ unbedeutend und der Investitionsaufwand für einen U-Bahnanschluss nicht zu rechtfertigen. Da der Flughafen über die S-Bahn und den Flughafenexpress ausreichend angebunden ist, kann der Anschluss an die U-Bahn aus wirtschaftlichen Gründen nicht gefordert werden.

Allerdings ist die Forderung der BVG nach einer Tassenfreihaltung für die U 7 nachvollziehbar vorgetragen worden. Daher wird der Planfeststellungsbehörde empfohlen, in der abschließenden Entscheidung zu gewährleisten, dass die Möglichkeit einer späteren Verlängerung der U 7 erhalten wird.

3.4 Bedenken des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Planung ist nach Auffassung des Eisenbahn-Bundesamtes in folgenden Punkten noch nicht genehmigungsfähig:

Die Planung sieht für den Bereich der Einbindung in die Görlitzer Bahn eine höhenfreie Gestaltung der Gleislage in Richtung Süden vor. Die Notwendigkeit dieser Art der Einbindung ist unter dem Gesichtspunkt der Planrechtfertigung und des Gebotes der Unterlassung vermeidbarer Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu begründen.

Die Querschnitte der Tunnel- und Trogbauwerke sind in ihren Hauptabmessungen zu überprüfen. So ist zum Beispiel nur eine einseitige Anordnung eines Fluchtweges erforderlich. Wegen fehlender Höhenpläne ist die übergroße Tiefenlage der Überwerfungsbauwerke im Bereich des südlichen Berliner Außenringes nicht nachvollziehbar. Die Trassierung im Aufriss ist nochmals zu überprüfen. In den festzustellenden Planunterlagen sind Höhenpläne zu ergänzen.

Die gewählten Böschungsneigungen von 1 : 2 bei der Neuplanung von Dämmen löst eine zu große Flächeninanspruchnahme aus. Für die Einschnittsbereiche kann eine solche Böschungsneigung auch nur dann

akzeptiert werden, wenn der anstehende Baugrund das unbedingt erfordert. Im allgemeinen muss zur Verringerung der Betroffenheit die Anwendung einer Böschung dem Stand der Technik nach verlangt werden, d. h. Böschungsneigungen von 1 1,5 bis maximal 1 : 1,7.

Die Ausweisung einer einzuhaltenden lichten Höhe unter Straßenüberführungen von 5,70 m ist nicht ausreichend. Gemäß den vom Eisenbahn-Bundesamt für Eisenbahnen des Bundes eingeführten Vorschriften, hier das Modul 800.0130, soll für Strecken mit Oberleitung eine Regelhöhe von 6,15 m über SO eingehalten werden. Sofern die tatsächlich vorhandene lichte Höhe nicht gewährleistet ist, ist die Trassierung im Aufriss vorzugsweise der überführenden Straße nochmals zu ändern.

Zu den einzelnen Punkten wurde vom TdV (Schiene) wie folgt erwidert:

Die geforderte Begründung für die höhenfreie Gestaltung ist in den Antragsunterlagen enthalten. Darüber hinaus wurde eine Simulation der Anschlüsse in Auftrag gegeben.

Der Querschnitt resultiert aus der Notwendigkeit, technische Einbauten (Entwässerungsleitungen und -Schächte, Kabelkanäle und -Schächte, Kabelquerungen) unterzubringen Die Möglichkeit einer Querschnittsoptimierung wird im Zuge der Entwurfsplanung geprüft.

Der Forderung der Behörde nach Ergänzung der Unterlagen um einen Höhenplan wird nachgekommen. Die in den Unterlagen dargestellte Gradienten ist nach Stand der Planung nicht weiter zu optimieren. Aus der derzeitigen Planungstiefe kann auf die vorgesehene Tiefenlage nicht verzichtet werden.

Die Forderungen der Behörde werden zurückgewiesen. Bei derart umfangreichen Erdarbeiten ist es planerisches Gebot, das vorhandene Material soweit als möglich wieder einzubauen. Die in den Baugrunduntersuchungen ausgewiesenen Erdstoffe lassen steilere Schüttungen im Böschungsbereich als die vorgesehenen 1 : 2 meistens nicht zu.

Die in den Planunterlagen gewählte lichte Höhe unter Straßenüberführungen ist in der Regel ausreichend (Mindesthöhe für

Kettenwerk). Die Lichte Höhe von 5,70 m ist vom TdV (Schiene) in seiner Stellungnahme grundsätzlich bestätigt worden. Eine Überprüfung wird im Rahmen der Entwurfsplanung bzw. der anstehenden Kreuzungsvereinbarungen durchgeführt. Für die Straßenüberführungen im Zuge der Straßenverkehrserschließung des Flughafens sind in der Bauwerksplanung lichte Höhen von 6,15 m über SO berücksichtigt.

Die Anhörungsbehörde empfiehlt, im Rahmen der Herstellung des Einvernehmens mit den Eisenbahn-Bundesamt diese offenen Punkte anhand des aktuelle Planstandes zu klären.

4. Änderungen von Versorgungsleitungen

Hinsichtlich der Auswirkungen der Ver- und Entsorgung, der Schadstoffausbreitung (insbesondere die Einleitung in den Selchower Flutgraben und den Glasowbach) wird auf nachfolgende Kapitel verwiesen.

41 abgestimmtes Entwässerungskonzept

Von den Einwendern wird eine konzeptionelle Abstimmung der Flughafenplanung mit den südlich des Flughafens gelegenen Gemeinden bezüglich der Vorflutkapazitäten und eines gemeinsamen Niederschlagswasserbewirtschaftungskonzeptes gefordert. Solange kein abgestimmtes Entwässerungskonzept vorliege, sollten die Einleitmengen in den Selchower Flutgraben und Glasowbach zunächst auf 0,5 m³/s sauberes Wasser begrenzt werden. Die Nutzung vorhandener Gräben und Bäche zur Ableitung des Abwassers werde den Gemeinden ihre Entsorgungskapazitäten entziehen – insoweit sei darauf zu verzichten.

Nach Auffassung der TdV seien die Belange der südlich des Flughafens gelegenen Gemeinden bezüglich der Vorfluterkapazitäten ausreichend berücksichtigt worden. Die Begrenzung auf 0,5 m^3/s sauberes Wasser erscheine willkürlich und werde für den Selchower Fluggraben bereits durch den bestehenden Flughafen deutlich überschritten. Alle vorhandenen Entwässerungsanlagen der betroffenen Gemeinden würden nachweislich durch die Entwässerung des Flughafens nicht nachteilig beeinflusst.

Die Anhörungsbehörde empfiehlt der Planfeststellungsbehörde zu prüfen, ob die Kapazitäten der Vorfluter sowohl für die gemeindliche als auch für die flughafenbedingte Entsorgung des Niederschlagswassers ausreichen.

4.2 Bodenfilter, Ableitung der Abwässer

Es wird von den Einwendern vorgetragen, dass die Rückhalte- und Reinigungssysteme nicht ausreichend dimensioniert sind. Es wird gefragt, was bei einem andauernden IO-tägigen Niederschlag passiere, da die notwendige mittlere Verweildauer der Abwässer in den Bodenfiltern 10 Tage betrage. Aus den Angaben versiegelter Flächen und dem Retentionsvolumen des Grundwassers seien beispielsweise bei einem Starkregenereignis wesentlich größere Einleitmengen in den Glasowbach zu erwarten, als dargestellt. Der Glasowbach habe nur einen kleinen Querschnitt, ein geringes Gefälle und einen geringen Abfluss, im Sommer sei er praktisch ein stehendes Gewässer. Die Durchlaufgeschwindigkeit liege bei 29 l/s. Bei den eingeleiteten Mengen sei eine Durchlaufgeschwindigkeit von 1.700 l/s erforderlich. Der Glasowbach müsse bei diesen Mengen ausgebaut werden.

Ferner wurde in der Erörterung gefragt, warum überhaupt Wasser in den Glasowbach eingeleitet werden muss. Die Möglichkeit der Anlage eines Kanalisationssystems und die Abführung in Kläranlagen hätten eindeutig Vorrang vor der Gefährdung von Naturschutzgebieten. Das Klärwerk Waßmannsdorf sei ohnehin nicht ausgelastet.

Die TdV führten im Wesentlichen dazu aus, dass bei der Berechnung der Niederschlagsmengen ein 30-jähriges Niederschlagsereignis zugrunde gelegt wurde. Es werde mit anfallenden Wassermengen von 1 m³/sec im Winter und 3 m³/sec im Sommer gerechnet. Dies sei bei der Dimensionierung der Rückhaltesysteme berücksichtigt worden. Bei Überstauung der Betriebsflächen werde eine Betriebsbeschränkung erfolgen. Anhand der durchgeführten Berechnungen bezüglich der Durchflussmenge sei festgestellt worden, an welchen Stellen die Ablaufkapazität nicht ausreichend sei und wo Gewässerausbaumaßnahmen notwendig seien. Auch die Rohrleitungen seien in die Rückhaltesysteme mit einbezogen worden.

Der Vorschlag (Ableitung des Oberflächenwassers über die Kanalisation in die Kläranlage) entspreche nach Ansicht der TdV nicht mehr dem zeitgemäßen Umgang mit Oberflächenwasser. Das anfallende Oberflächenwasser sei vorrangig dem Gebiet zu erhalten. Es werde soviel Wasser wie möglich direkt

versickert. Nur das Wasser, das in Spitzenzeiten nicht mehr in den Speicher eingeleitet und auch nicht mehr versickert werden könne, fließe in die Vorfluter. Es sei davon auszugehen, dass ein solches Ereignis nur einmal in 10 Jahren eintrete. Durch die Versickerung mit zusätzlicher Vorfluteinleitung stehe das Wasser dem Naturhaushalt in dem Gebiet zur Verfügung und schütze den oberflächennahen Grundwasserleiter. Dies entspräche dem natürlichen Abfluss, der über die Versickerung über den Basisabfluss ebenfalls in die Oberflächengewässer gelange; durch die Flächenversiegelung falle die gleiche Wassermenge allerdings in kürzerer Zeit an, weil der natürliche Grundwasserspeicher in diesem Bereich kein Wasser aufnehmen könne. Die Versickerung stelle die naturnächste Möglichkeit dar, für Spitzenzeiten ist eine Veränderung des bisherigen Systems geplant.

Das Schmutzwasser werde in die Kläranlage Waßmannsdorf abgeleitet. Das anfallende Niederschlagswasser könne nicht über die Kläranlage entsorgt werden. Bei der Planung der Kläranlage Waßmannsdorf würde der Flughafen berücksichtigt (Schmutzwasser), d. h. mit Inbetriebnahme erhöhe sich die Auslastung. Der Bau eines Extrakanals in die Dahme sei aus verschiedenen Gründen vom TdV nicht weiter verfolgt worden. Für den Bau eines eigenen Kanals wäre keine Trasse vorhanden. Dadurch wären die Wege extrem lang (zu teuer). Auch müssten entsprechende Grundstücke in Anspruch genommen werden.

Ferner wurde während der Erörterung am 17.08.2001 dargestellt, dass ein Konzept zur Änderung der Abwasserplanung aufgrund der Meldung des FFH–Gebietes Brunnluch bestehe. Dabei werde aus naturschutzrechtlichen Gründen in Kauf genommen, dass es zu Überflutungen im Bereich des Glasowbachs in unbewohntem Gebiet komme. Hierzu müssten mit den Eignern Vereinbarungen getroffen werden. Ein Planänderungsantrag sei jedoch ausdrücklich nicht gestellt worden.

Von der Anhörungsbehörde wurde erklärt, dass eine neue Entwässerungsplanung neue Betroffenheiten nach sich ziehen könnten. Bei einer Antragstellung müsse geprüft, ob die Grundstücksbesitzer einbezogen wurden und ob dies eine Planänderung sei.

Die Darstellungen der TdV zu den Berechnungen der Niederschlagsmengen und des Abwasserkonzeptes sind nachvollziehbar. Durch die veränderten naturschutzrechtlichen Anforderungen ergibt sich bei der Berücksichtigung des

FFH-Gebietes ein Zielkonflikt, der eine Überarbeitung der Entwässerungsplanung zur Folge haben kann.

5. Bau des Flughafens

5.1 Temporär genutzte Flächen

Es wird von den Einwendern aufgeführt, dass wegen der Nutzung von Ackerflächen durch Baufahrzeuge eine Verdichtung des Bodens zu befürchten sei. Danach sei fraglich, ob auf diesen Flächen weiterhin Landwirtschaft betrieben werden könne.

Der TdV (Flughafen) sagte zu, dass temporär genutzte Betriebsflächen nach der Bauzeit wieder in ihren ursprünglichen Zustand zurückgeführt würden, so dass bei Flächen der Landwirtschaft eine entsprechende Funktion wieder gewährleistet sei.

Die Anhörungsbehörde empfiehlt, die Versicherung des TdV (Flughafen), die Flächen in ihren ursprünglichen Zustand zurückzuführen, durch eine Auflage in der abschließenden Entscheidung aufzunehmen. Dazu sollte der Zustand der Flächen vor Beginn der Arbeiten im Wege der Beweissicherung festgestellt werden.

5.2 Baubeeinträchtigungen

Im Zusammenhang mit der Bauphase befürchten Anwohner der Baustellenbereiche und deren Zufahrten:

- Belästigung durch die Baufahrzeuge;

- Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit durch Baufahrzeuge;

- Bauschmutz;

- eine Gefährdung der Substanz des Eigentums an den bebauten Grundstücken und des Wohneigentums durch die Masse der an- und abfahrenden Baufahrzeuge - vor allem in beladenem Zustand.

Im Wesentlichen führen die TdV dazu aus, dass Bauablaufkonzeption und Baulogistikkonzeption nicht Bestandteil des Planfeststellungsantrages seien. Es obliege den Baufirmen das optimale Transportmittel für die An- und Abfahrt der Güter festzulegen, was eine Nutzung der bestehenden öffentlichen Verkehrswege wie Autobahn, Bundes-, Land- und Kreisstraßen nicht ausschließe. Unabhängig davon könne der vorhandene Gleisanschluss im Südgelände des Flughafens in Abhängigkeit von seiner zeitlichen Verfügbarkeit als Infrastrukturangebot in die Bauausschreibungen eingehen.

Das Gutachten M 16 zeige auf, dass eine ausschließliche Nutzung des Straßensystems eine funktionierende logistische Versorgung der Baustelle während der Realisierung der ersten Ausbaustufe gewährleiste. Die Zusatzbelastung des Straßennetzes infolge Baustellenandienungsverkehr übersteige nicht deren Kapazität. Der TdV habe im Plan die notwendigen Nachweise vorgelegt, die insbesondere zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens erforderlich seien. Für die Fälle zu erwartender Überschreitungen von Richtwerten seien in dem Zusammenhang auch Maßnahmen zur Verminderung, wie insbesondere dem Einsatz lärmärmerer Baumaschinen dargelegt worden. An den in Frage kommenden Stellen (Emissionsorte mit prognostizierter Überschreitung) werden die TdV die Ausschreibungsunterlagen zu den entsprechenden Teilbaumaßnahmen mit den erforderlichen Auflagen konditionieren bzw. von den Bauunternehmern den Nachweis der Einhaltung sowie die Einarbeitung in die Vertragspreise verlangen.

Die genaue Baulogistik ist kein Element des Planfeststellungsantrags, sie obliegt den ausführenden Baufirmen. Es wurde glaubhaft dargelegt, dass eine Realisierung der ersten Ausbaustufe mit einer ausschließlichen Versorgung der Baustelle über das Straßensystem möglich ist. Die Anhörungsbehörde empfiehlt, die gemachten Zusicherungen (lärmarme Maschinen) durch entsprechende Auflagen in der abschließenden Entscheidung festzulegen.

5.3 Lärmbeeinträchtigungen

Zur Berücksichtigung der Belange des Nachbarschaftsrechtes bei den Baumaßnahmen wird von den Einwendern gefordert:

- Lärmintensive Arbeiten sollten zwischen 20:00 und 7:00 Uhr vermindert, zwischen 22:00 und 6:00 Uhr nicht durchgeführt werden.

- Ein Schallmessnetz mit automatischen Pegelschreibern solle zur Überwachung installiert werden (Internet, zur Verfügungsstellung der Ausdrucke mit Sanktionen bei Überschreitungen).

Die TdV führten dazu Folgendes aus:

Grundlage der Ermittlung und Beurteilung von Baulärm sei die AVwV Baulärm - Geräuschimmissionen. In dieser Vorschrift seien auch Immissionsrichtwerte festgesetzt, die einzuhalten seien. Eine Untersagung von Bauarbeiten an Sonn- und Feiertagen, sowie während der Nachtzeit ergäbe sich hieraus nicht. Die Einhaltung der Richtwerte, sowie ggf. Maßnahmen zur Überwachung würden bei der weiteren Planung und Ausschreibung der Bauleistungen berücksichtigt werden.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens seien schalltechnische Untersuchungen zur Ermittlung der Geräuscheinwirkung durch Baulärm in der Umgebung des Flughafens Berlin-Schönefeld durchgeführt worden. Als Ausgangsdaten sei der Bauablaufplan mit Angaben zu den Baumaßnahmen in den verschiedenen Ausbaustufen, d. h. Angaben zu den Bauflächen, Betriebsregime, Anzahl und Aufstellung der Maschinen sowie dem Andienungsverkehr verwendet worden. Die Ermittlung und Beurteilung der Geräusche hervorgerufen durch Baumaßnahmen, sei entsprechend der AVwV Baulärm durchgeführt worden.

Entsprechend dem Bauablaufplan, insbes. den Angaben zum Betriebsregime (Band I - Ergänzende Unterlagen zur Information - Kapitel 0, Kapitel 6.6 -), werde davon ausgegangen, dass die Bautätigkeiten ausschließlich an Werktagen in der Zeit von 7:00 Uhr bis 20:00 Uhr durchgeführt würden. Die LärmVO des Landes Berlin regele den Schutz der Nachtruhe (22:00 Uhr bis 6:00 Uhr) sowie den Schutz während der Ruhezeiten (an Werktagen von 6:00 Uhr bis 7:00 Uhr und von 20:00 Uhr bis 22:00 Uhr) sowie an Sonn- und Feiertagen. Innerhalb der nach LärmVO genannten schutzbedürftigen Teilzeiten seien entsprechend dem Bauablaufplan keine Bautätigkeiten vorgesehen. Eine gesonderte Ermittlung der Beurteilungspegel für diese Teilzeiten sei daher nicht erforderlich.

Der Antragsteller hat einen Bauablaufplan erstellt, nach dem die Bautätigkeiten ausschließlich an Werktagen in der Zeit von 7:00 Uhr bis 20:00 Uhr durchgeführt werden. Soweit nicht schon durch Rechtsvorschriften geregelt, empfiehlt die Anhörungsbehörde, die Zusagen des Vorhabenträgers durch

Nebenbestimmungen in der abschließenden Entscheidung zu integrieren und die Einhaltung der A VwV Baulärm als verbindlich festzuschreiben

V. Lärmimmissionen

Ergebnis der Anhörung

Von dem Vorhaben gehen belastende Lärmemissionen aus, in erster Linie durch Flugverkehr, aber auch durch bodengebundene Operationen mit Flugzeugen (Rollvorgänge, APU-Betrieb und Triebwerksprobeläufe), den Betrieb technischer Anlagen auf dem Flughafen und des anlagenbedingten Verkehrs sowie durch Kraftfahrzeug- und Schienenverkehr zum und vom Flughafen. Temporäre Belastungen sind im Zuge der Baumaßnahmen durch die Arbeiten selbst und den Baustellenverkehr für mehrere Jahre zu erwarten.

Der weitaus größte Teil der Einwender geht von einer größeren Belastung durch Lärm aus, als sie in den Planfeststellungsunterlagen ausgewiesen ist, und sieht die Grenze des Zumutbaren als überschritten an. Zumindest könne im Wege der Abwägung nur festgestellt werden, dass der Schutz des Einzelnen vor dieser Belastung höheres Gewicht habe als die für den Flughafen an diesem Standort vorgebrachten Argumente.

Die TdV haben die aus ihrer Sicht zu erwartenden Lärmbelastungen schriftlich, tabellarisch und kartographisch in den Planunterlagen dargestellt und in der Erörterung erläutert. Nach ihrer Auffassung sind die Belastungen hinzunehmen, es sei denn die Lärmimmissionen betragen mehr als L_{eq3} 70 dB(A) außen oder sind aus anderen Gründen im Einzelfall nicht zumutbar, wenn folgende Schutzvorkehrungen und Entschädigungsleistungen, die sie selbst vorschlagen, getroffen werden:

- Errichtung von Schallschutzwänden (Wandkombination) im Bereich Bohnsdorf nördlich der geplanten Schienenanbindung und einer Schallschutzwand im Bereich Kienberg westlich der Autobahn A 113 neu und entlang der Anbindung des geplanten Autobahnzubringers;

- baulicher Schallschutz für Wohnhäuser, bei denen eine Dauerschallbelastung von L_{eq3} 62 dB(A) außen am Tage erreicht oder überschritten wird und Maximalpegel von mindestens 75 dB(A) außen mehr als sechs mal in der Nacht (22:00 – 06:00 Uhr) zu erwarten sind; im Rauminnern soll durch Schallschutzmaßnahmen sichergestellt werden, dass fluglärmbedingte Maximalpegel von 55 dB(A) nicht überschritten werden;

- Einbau von schallgedämmten Lüftern für Schlafräume, bei denen Maximalpegel von 55 dB(A) am Ohr des Schläfers nur bei geschlossenen Fenstern eingehalten werden können;

- Zahlung einer angemessenen Entschädigung für den Fall, dass die Schallschutzmaßnahmen technisch nicht möglich oder aus anderen Gründen untunlich sind;

- Zahlung einer angemessenen Entschädigung für die eingeschränkte Nutzung der Außenwohnbereiche bei Wohngrundstücken, bei denen eine Dauerschallbelastung von mindestens L_{eq3} 65 dB(A) außen erreicht wird;

- Weitergehende Schallschutzmaßnahmen für besonders schützenswerte Einrichtungen, wie

  -- Schulen
  -- Kindergärten und Kindertagesstätten
  -- Krankenhäuser
  -- Alten- und Pflegeheime
  -- Rehabilitationskliniken

  sowie in Einzelfällen für besonders Betroffene, wenn dies aus medizinischen Gründen veranlasst ist.

Darüber hinaus haben die TdV mehrfach betont, dass sie sich weitergehenden Regelungen der Planfeststellungsbehörde nicht verschließen werden.

Ausgangspunkt für die Beurteilung der Lärmbelastung ist für die Anhörungsbehörde der Vergleich des Istzustandes mit dem Prognosehorizont 20XX, dem das mit dem Antrag angestrebte Verkehrsaufkommen zugrunde liegt, und der daher die größten Belastungen beschreibt. Am ehesten geeignet, die für den Prognosehorizont 20XX zu erwartenden Lärmimmissionen darzustellen ist die Berechnung nach der modifizierten Anleitung zur Berechnung (AzB DLR), wie sie im Gutachten M 4.1 - Seite 25 ff. - beschrieben ist, weil darin auch die neueren, lärmärmeren Flugzeugtypen adäquat repräsentiert sind und der Halbierungsparameter q=3 Berücksichtigung fand, der nach überwiegender Auffassung bei hochfrequentierten Flughäfen exaktere Voraussagen zulässt und einen besseren Vergleich mit anderen Lärmquellen ermöglicht.

Die Gegenüberstellung des Istzustandes und des Prognosehorizontes 20XX zeigt im Ergebnis eine deutliche Erhöhung der Lärmbelastung in der Umgebung des Flughafens; die Isolinien gleichen Schalldrucks umschließen jeweils eine um ein Mehrfaches größere Fläche. Ausgenommen ist nur ein kleiner Bereich, der sich beiderseits der Autobahn A 113 etwa von Kiekebusch bis nördlich der Ortslage Ragow erstreckt. Der Grund hierfür liegt in der geringeren Belegung der Sichtanflugstrecken, die über diesem Bereich verlaufen.

Durch die vorgesehene Schließung der Nordbahn (alt) und den künftig zu erwartenden Betrieb mit leiserem Fluggerät kommt es in Bereichen, die von den bestehenden An- und Abflugstrecken berührt werden, zu einer Verringerung der Maximalpegelwerte, die allerdings wegen Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen und die damit einhergehende Erhöhung der Mittelungspegel keine von der oben dargelegten generellen Aussage abweichende Beurteilung erlauben. Südlich des neuen Flughafens kann durch den Bau der geplanten neuen Start- und Landebahn Süd von einer erstmaligen Fluglärmbelastung ausgegangen werden, da der Verkehr auf den bestehenden Start- und Landebahnen mit keinen oder nur ganz geringfügigen Belastungen dieser Gebiete verbunden ist. Das betrifft vor allem die Gemeinden Eichwalde, Schulzendor-7, Berlin-Schmöckwitz, Dahlewitz, Rotberg und Groß Kienitz. Nach Auffassung der Anhörungsbehörde kann für diese Gebiete keine Vorbelastung schutzmindernd in Ansatz gebracht werden.

Die von dem Vorhaben ausgehenden Lärmemissionen sind nach Auffassung der Anhörungsbehörde für die abschließende Entscheidung über den Antrag von zentraler Bedeutung, und zwar in mehrfacher Hinsicht. Zum einen ist dieser Belang für die weichenstellende Entscheidung über die Geeignetheit des Standorts von herausgehobener Bedeutung. Zum anderen ist darüber zu entscheiden, ob die prognostizierten Lärmauswirkungen zumutbar sind, ob sie einer Abwägung mit den anderen, für das Projekt streitenden Belangen standhalten und ggf. welche Schutzvorkehrungen anzuordnen sind, um die Lärmbeeinträchtigungen zu vermeiden oder zu vermindern.

Zur Beurteilung der Lärmauswirkungen genügt es demnach nach Auffassung der Anhörungsbehörde nicht, Schutzziele zu bestimmen und die dafür notwendigen Schutzvorkehrungen festzuschreiben, vielmehr ist zu berücksichtigen, dass

es keine effektiven Schutzvorkehrungen gegen die Verlärmung durch Flugzeuge von Außenbereichen, insbesondere von Gärten, Balkonen, Schulhöfen, Spielplätzen etc., aber auch von Erholungsgebieten, z.B. von Wäldern, Seen und Campingplätzen usw. gibt;

der Einbau von baulichem Schallschutz sowie Lüftern in allen zum Schlafen geeigneten Räumen und ggf. die Entschädigung nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG Bbg kein vollständig gleichwertiges Äquivalent zum Verzicht auf die Belastung bietet;

auch aktive Schallschutzmaßnahmen, wie zum Beispiel Schallschutzwände mit Einschränkungen verbunden sind, zum Beispiel durch Umwege, Sichtbehinderungen und anderes;

auch die unterhalb der Grenzwerte oder 16. BImSchV beziehungsweise aer im Verfahren definierten Schutzziele liegenden Lärmauswirkungen zu berücksichtigen sind, die nicht als nur geringfügig eingestuft werden können (BverwGE 107, 313, 322 f. m.w.N.).

Da bei Realisierung des beantragten Vorhabens sich die Verlärmung auch auf besiedelte Wohngebiete erstreckt, kommt diesen Gesichtspunkten besondere Bedeutung zu. Die Lage des Flughafens lässt es nicht zu, bei der Festlegung der Flugrouten ein Überfliegen bzw. Tangieren zumindest der Gemeinden Selcho w, Blankenfelde, Mahlo w, Waltersdorf, Schulzendorf, Eich walde und Teile des Berliner Bezirkes Treptow-Köpenick zu vermeiden. Neben der Ausweisung von Schutzgebieten sind deshalb auch die oben genannten Gesichtspunkte zu berücksichtigen und den für den Standort Schönefeld angeführten Gesichtspunkten gegenüberzustellen.

Bei der Bewertung der widerstreitenden Belange ist zu berücksichtigen, dass die von den TdV vorgeschlagenen Schutzziele an der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes zu Flughafenaus- und -neubauvorhaben orientiert sind. Allerdings haben jüngst einige Oberverwaltungsgerichte, zuletzt das Oberverwaltungsgericht Hamburg in seinem Urteil vom 03.09.2001 -3 E 32/98. P-, den Schutz der Betroffenen erweitert.

Demgegenüber ist gleichfalls festzuhalten, dass mit der vorgelegten Planung die Umweltqualitäts- und Umwelthandlungsziele, wie sie der Rat von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU) in seinem Sondergutachten Umwelt

und Gesundheit *vom* Dezember 7999 *(BT-Drs. 14/2300 vom 15.12.1999 -SRU 1999 -) formuliert hat, deutlich verfehlt werden. Die dort genannten (langfristigen) Vorsorgezielwerte von*

L_{eq3} 55 dB (A) außen am Tag
L_{eq3} 45 dB(A) außen in der Nacht

werden in mehreren Wohngebieten im Umfeld des ausgebauten Flughafens ausweislich der Planunterlagen auch langfristig nicht erreicht werden. Auch das im genannten Gutachten vorgeschlagene (kurzfristige) Handlungsziel von

L_{eq3} 65 dB(A) außen am Tag
L_{eq3} 55 dB(A) außen in der Nacht

und das mittelfristige Ziel von

L_{eq3} 62 dB(A) außen am Tag
L_{eq3} 52 dB(A) außen in der Nacht

werden in einigen wenigen/einigen Wohnstandorten planmäßig nicht erreicht. Dies gilt nicht nur für die im vorliegenden Verfahren nicht zu behandelnde Frage der Lärmsanierung des bestehenden Flughafens, sondern vor allem für die hier zu berücksichtigende Lärmvorsorge des zum Ausbau beantragten Teils. Nach Auffassung der Sachverständigen (SRU 1999 Tz. 494) wird unter Lärmvorsorge der vorbeugende Schutz gegen Gefahren und erhebliche Belästigungen mit den Mitteln der Planung, insbesondere die Standortfrage verstanden.

Darstellung der Schwerpunkte im Einzelnen

Aus Sicht der Anhörungsbehörde ergeben sich zum Sachthema Lärmimmissionen die weiteren nachfolgend aufgeführten Schwerpunkte:

1. Umfang der Lärmbelastung

Im Zuge der Anhörungen konnte keine Einigung über die tatsächlich zu erwartenden Schallimmissionen erzielt werden.

11 Fluglärm

Die Einwender und Betroffenen, aber auch mehrere Träger öffentlicher Belange bezweifeln die Richtigkeit der Darstellung der Schallauswirkungen in den Gutachten M 3, M 4.1 und M 4.2. Dies betrifft sowohl die Methodik, als auch das Rechenverfahren und die Ergebnisdarstellung. Die in den Unterlagen beschriebene und kartographisch dargestellte Belastung sei nicht korrekt, weil u.a.

die Berechnung falsch erfolgt sei;

die Flugrouten nicht verbindlich seien;

die Luftfahrzeuge sich nicht an die letztendlich festgelegten An- und Abflugrouten hielten;

die sogenannten Warteschleifen nicht berücksichtigt seien;

von einer idealisierten gleichmäßigen Verteilung des Verkehrs auf die beiden Start- und Landebahnen ausgegangen werde;

die Anzahl der Flugbewegungen, vor allem in der Nacht zu niedrig bemessen seien.

Nachberechnungen, insbesondere des ..... Herr Prof. Dr. Augustin hätten gezeigt, dass die Belastungsgebiete größer seien (die Anhörungsbehörde verweist dazu auf das im Nachgang zur Erörterung eingegangene Schreiben des ..... Prof. Dr. Augustin vom 12.12.2001 nebst Anlage, in dem die unterschiedlichen Auffassungen zwischen dem Gutachter Dr. Isermann und dem Verfasser ausführlich dargestellt sind).

Die TdV haben ihre Berechnungen gegen diese Kritik verteidigt. Eingeräumt wurde allerdings, dass bei der Darstellung des Lärmgefährdungsgebiet, das ist

das von der Kurve 19 x 99 dB(A) L_{max} außen umfasste Gebiet, und das Nachtbelastungsgebiete, das ist das von der Kurve 6 x 75 dB(A) L_{max} außen umfasste Gebiet, nur die Gebiete berücksichtigt wurden, bei denen im Durchschnitt der sechs verkehrsreichsten Monate innerhalb eines Jahres das genannte Häufigkeitskriterium überschritten wird. Diese Darstellung wurde auf Verlangen der Anhörungsbehörde geändert, nachdem der Gutachter Herrn Prof. Dr. Dr. Jansen bei der Erörterung ausgeführt hatte, dass – von seltenen Ereignissen abgesehen – das Überschreiten des genannten Häufigkeitskriteriums grundsätzlich aus präventiv-medizinischen Gründen bedenklich sei. Eingeräumt wurde auch, dass die dargestellte Lärmbelastung von einer gleichmäßigen Verteilung der Start- und Landungen hinsichtlich Art der Flugbewegung (Start oder Landung) Typenmix, Beladung, Tageszeit ausgegangen wurde. Auf die Wahl der Start- und Landebahn durch die an- und abfliegenden Flugzeuge habe der Flughafenbetreiber keinen oder nur begrenzten Einfluss. Sie läge weitgehend in der Hand der Flugzeugführer und der Deutschen Flugsicherung GmBH durch ihre Fluglotsen. Richtig sei, dass die Flugrouten im Planfeststellungsverfahren nicht verbindlich geregelt werden können, sondern erst in einer Verordnung des Luftfahrt-Bundesamtes in Zusammenarbeit mit der Deutschen Flugsicherung normiert werden. Die An- und Abflugverfahren habe man jedoch im Vorfeld der Einreichung des Plans mit Vertretern der Deutschen Flugsicherung GmbH besprochen. Von dort seien keine abweichenden Vorstellungen vorgetragen worden. Die sogenannten Warteschleifen lägen weit außerhalb des hier zu betrachtenden Luftraumes.

Nach Auffassung der Anhörungsbehörde hat sich erwiesen, dass die Darstellung des Lärmgefährdungs- und Nachtbelastungsgebietes in den Plänen M 4.2.7 und M 4.2.8 nicht korrekt erfolgt ist, zumal den jeweiligen Legenden nicht zu entnehmen ist, dass unterdurchschnittliches Überschreiten des Häufigkeitskriteriums nicht berücksichtigt wurde. Die Pläne zeigen nicht die Belastungen, die nach den Aussagen des Gutachters Herrn Prof. Dr. Dr. Jansen für die Beurteilung der Belastung und die Bestimmung des Umfangs von Schallschutzmaßnahmen entscheidungserheblich sind. Dieser Mangel wurde durch die nachgereichten Pläne behoben. Danach ist von etwas größeren Belastungsgebieten auszugehen. Festzuhalten ist, dass auch nach den so geänderten Plänen sich keine Wohnbebauung im Lärmgefährdungsgebiet (19 x 99 dB(A) L_{max}) befindet. Die Aussagen der TdV zu den An- und Abflugverfahren beschreiben das im Luftverkehrsgesetz und der Luftverkehrsordnung (§§ 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Abs. 3 LuftVG, 27a Abs. 2 LuftVO) enthaltene Regelungsgefüge korrekt. Die in den Plänen eingetragenen Flugrouten sind somit nicht verbindlich. Nach Befragen der Deutschen Flugsicherung während

der Erörterung ist die Anhörungsbehörde zu der Überzeugung gelangt, dass die den Immissionsberechnungen zugrundegelegten Flugrouten hinreichend plausibel und gravierende Abweichungen davon nicht zu erwarten sind. Wie das Bundesverwaltungsgericht in seiner Entscheidung vom 28.06.2000 –11 C 13/99 klargestellt hat, können die Flughafenanwohner im Wege der Feststellungsklage gegen die Festlegung von An- und Abflugstrecken gemäß § 27a Abs. 2 Satz 1 LuftVO vorgehen. Die Festlegung ist aber nur dann aufzuheben, wenn das Interesse am Schutz vor unzumutbaren Lärmbeeinträchtigungen willkürlich unberücksichtigt blieb. Gegen die Verlegung der Flugstrecken sind die Anwohner daneben in erster Linie durch nachträgliche Schutzansprüche nach § 75 Abs. 2 Sätze 2 bis 4 VwVfG i.V.m. § 9 Abs. 2 LuftVG geschützt (vgl. BVerwG Juris, UA Seite 1 und 9). Sie sind daher einer Veränderung der An- und Abflugrouten nicht wehrlos ausgeliefert.

Ebenfalls auf die Aussage der Deutschen Flugsicherung GmbH stützt sich die Erkenntnis, dass die sogenannten Warteschleifen so weit vom Flughafen Schönefeld entfernt liegen, dass sie zu keiner Erhöhung der Lärmbelastungen in dem hier zu betrachtenden Bereich führen können.

Ansonsten liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass die Berechnungen falsch, insbesondere nicht den Regeln der AzB – mit den oben angeführten Modifikationen - und der ISO 3891 entsprechend erfolgt sind. Die während der Erörterung von dem ..... Herrn Prof. Dr. Ing. E. Augustin erläuterten und aufgezeigten abweichenden Berechnungen beruhen auf einem anderen Rechenverfahren und sind deshalb letztendlich nicht mit denen des TdV vergleichbar. Zuzustimmen ist seiner Kritik insoweit, als die AzB für manche Betriebszustände, z.B. die Schallausbreitung im Kurvenflug, von (zu) groben Annahmen ausgeht. Außerdem ist der Auslastungsgrad der anfliegenden Flugzeuge nicht berücksichtigt (s. dagegen die Aussagen in YM 2.3.1 Abschnitt 2.3.4.2 – S. 15 ff und YM 2.3.2 Abschnitt 2.3.4.2 – S. 23 ff, wo von Auslastungsstufen a und b ausgegangen wird). Der Gutachter Dr. Isermann räumte solche Schwachpunkte ein und wies darauf hin, dass Arbeiten im Gange seien, das Berechnungsmodell der AzB zu verbessern oder durch ein neues zu ersetzen. Gleichwohl könnten die Berechnungen als zuverlässige Planungsgrundlage dienen. Dies belegten Messungen an anderen Flughäfen, die die nach der AzB prognostizierten Werte bestätigt hätten. Tendenziell lägen die Prognosen etwa 1 dB(A) über den gemessenen Werten. Die Anhörungsbehörde sieht keine Veranlassung, eine Abweichung von der Berechnung der Lärmimmissionen in Anlehnung an die AzB zu empfehlen, zumal

die Berechnung in Anlehnung an die AzB von den Verwaltungsgerichten anerkannt ist;

sich in der Praxis im Vergleich der prognostizierten und eingetretenen Belastung bewährt hat;

der Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen nicht durch die Belegenheit des Grundstücks im Schutzgebiet ausgelöst wird, sondern, wie auch die TdV eingeräumt haben, von der letztendlich tatsächlich vorherrschenden Belastung.

Abweichungen von den berechneten Lärmbelastungen können allerdings bei ungleichmäßiger Verteilung des Verkehrs auf die beiden Start- und Landebahnen eintreten, z.B. durch die ausschließliche/überwiegende Nutzung einer Bahn, die unterschiedliche Nutzung der Bahnen nach Starts und Landungen und Flugzeugtypen. Im Zuge des Anhörungsverfahrens wurde den TdV deshalb aufgegeben, zur Veranschaulichung der Problematik Pläne vorzulegen, die beispielhaft von einer 70 : 30-Verteilung der Verkehre auf die beiden Start- und Landebahnen ausgehen. Sie zeigen wie nicht anders zu erwarten eine merkliche Veränderung des Verlaufs der Isolinien gleichen Schalldrucks. Eine ungleichmäßige Auslastung wird vor allem für den Nachtflug befürchtet, da hier die prognostizierte geringe Auslastung der vorhandenen Kapazität dies ohne weiteres zuließe. Nach Auffassung der Anhörungsbehörde sind deshalb die vorgelegten Lärmprognosen für die abschließende Entscheidung nur geeignet, wenn von der gleichmäßigen Belastung mit hinreichender Wahrscheinlichkeit ausgegangen werden kann. Es wird empfohlen, dies im Rahmen des rechtlich Möglichen in der Entscheidung zu gewährleisten.

Forderungen nach einer Belastungsdarstellung unabhängig von der Start- und Landerichtung nach den vorherrschenden Windverhältnissen entsprechend der Leitlinie der Länderarbeitsgemeinschaft Immissionsschutz führen im Ergebnis nicht weiter, weil die so dargestellten Belastungsgebiete nicht den realen Verhältnissen entsprechen und deshalb mit einem anderen Beurteilungsmaßstab belegt werden müssen. Sie bevorzugt einseitig Personen, die innerhalb des durchschnittlich weniger häufig überflogenen Bereichs wohnen. Außerdem sind die Regeln des Immissionsschutzes nach dem Willen des Gesetzgebers ausdrücklich nicht auf Flugplätze anwendbar (§ 2 Abs. 2 BImSchG). Unabhängig von diesem ,,Darstellungsstreit“ müssen

selbstverständlich alle nicht völlig unerheblichen Belastungen der abschließenden Entscheidung zugrundelegt werden, insbesondere auch solche, die mit einer Gesundheitsgefährdung oder einer erheblichen Belästigung einhergehen, selbst wenn sie nicht der durchschnittlichen Belastung innerhalb der sechs verkehrsreichsten Monate innerhalb eines Jahres entsprechen. Die Anhörungsbehörde empfiehlt dazu, die Berücksichtigung der Stellungnahme zur Verteilung der Flugbewegungszahl bezüglich Nachtschutzgebiet am Flughafen Frankfurt und Vorschlag für eine realitätsnähere Festlegung mit Sicherheitszuschlag von Herrn Prof. Dr. Manfred Spreng vom 15.06.2001. Danach soll die Standardabweichung (von der Betriebsrichtung, Anm. des Verf.) den Mittelwerten der Flugbewegungen positiv zugeschlagen werden, um einen zusätzlichen Schutz (Sicherheitszuschlag) zu gewährleisten. Diese Vorgehensweise ist auch auf den Flughafen Schönefeld übertragbar und sollte im Zuge des weiteren Verfahrens zur realitätsnahen Berücksichtigung der aufgrund der ungleichen Aufteilung der Betriebsrichtungen entstehenden Belastungen Anwendung finden.

Die Vorhabensträger schlagen vor, sogenannte Schallbelastungsgebiete - getrennt für Tages- und Nachtzeit - auszuweisen, innerhalb derer jeder Bewohner Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen hat. Außerhalb dieser Gebiete hängt der Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen vom Nachweis ab, dass die medizinisch-psychologisch definierten kritischen Werte überschritten sind (Einbeziehungsanspruch). Letztlich ist damit eine Beweislastumkehr / Beweiserleichterung der innerhalb der Schutzgebiete Wohnenden verbunden. Diese Vorgehensweise entlastet die am stärksten Betroffenen und ist deshalb nicht zu beanstanden. Die Anhörungsbehörde empfiehlt deshalb, diese Regelung in die abschließende Entscheidung zu übernehmen.

1.2 Lärm durch bodengebundene Operationen von Flugzeugen

Von den bodengebundenen Operationen von Flugzeugen tragen nur die Triebwerksprobeläufe zu einer spürbaren Erhöhung der Lärmbelastung bei, vor allem in den Ortschaften Rotberg und Selchow. Unter Berücksichtigung der anderen Lärmquellen, insbesondere des fliegenden Verkehrs, wird durch die angenommenen Triebwerksprobeläufe in erster Linie die in der Ortschaft Selchow ohnehin schon hohe Lärmbelastung, prognostiziert sind an einem Immissionsort bis zu L_{eq3} 63,7 dB(A), weiter erhöht. Der höhere Beitrag der Triebwerksprobeläufe in der Ortschaft Rotberg (bis zu 5,6 dB(A)) trifft dort auf eine geringere Lärmbelastung durch den Flugbetrieb und andere Quellen. Eine

nachteilige Erhöhung ist vor allem nachts zu erwarten, allerdings ist dadurch nicht mit einer Überschreitung der Schutzziele für Schlafräume zu rechnen.

Die Beiträge aus dem Rollverkehr der Flugzeuge und dem APU-Betrieb betragen auch unter worst-case-Annahmen höchstens 0,5 dB(A) und sind deshalb von untergeordneter Bedeutung. Die Berechnung des Lärms durch bodengebundene Operationen von Flugzeugen erfolgte in Anlehnung an die AzB, obgleich diese auf die Berechnung von fliegendem Verkehr ausgerichtet ist. Nach Darstellung des Gutachters Dr. Isermann ist die AzB bei korrekter Definition der zu untersuchenden Betriebszustände geeignet, den bodengebundenen Betrieb von Luftfahrzeugen zu simulieren. Substanziierte Bedenken dagegen wurden nicht vorgetragen.

Nach Auffassung der Anhörungsbehörde besteht kein Anlass, eine andere Berechnungsgrundlage zu empfehlen. Anhaltspunkte dafür, dass andere Berechnungsgrundlagen, zum Beispiel die TA Lärm, zu genaueren Ergebnisse käme, liegen nicht vor. Zum Schutz der Nachtruhe, vor allem des Nachtschlafs der Bewohner Selchows und Rotbergs sollten Triebwerksprobeläufe in der Nacht vermieden, zumindest aber auf ein unvermeidbares Minimum reduziert oder an einen weiter entfernt liegenden Ort verlegt werden.

1.3 Lärm durch den Betrieb technischer Anlagen auf dem Flughafen und den anlagebedingten Verkehr

Noch nicht abschließend beurteilt werden können nach Auffassung der Anhörungsbehörde die zu erwartenden Geräuschimmissionen technischer Anlagen auf dem Flughafen und des anlagebedingten Verkehrs. Dies wird erst im Zuge des Planungsfortschritts einzelner Anlagen (z.B. der Energiezentrale, der Feuerwache u.a.) und der vorgesehenen Hochbauten (z.B. der Terminals, Hangars und Werften) möglich sein. Ausweislich des Gutachtens M 7 sind nach dem derzeitigen Kenntnisstand keine den Flugverkehr und den Bodenverkehr mit Kraftfahrzeugen und Schienenfahrzeugen überlagernden Immissionen zu erwarten. Dies sollte in der abschließenden Entscheidung in geeigneter Weise sichergestellt werden.

1.4 Straßen- und Schienenverkehrslärm

Der Aus- und Neubau von Straßen und Schienenwegen von und zum Flughafen führt erstmals - entlang der neuzubauenden Strecken- oder verstärkt - entlang der auszubauenden Strecken - zu Lärmimmissionen, die vielfach Gegenstand

von Einwendungen und Redebeiträgen in der Erörterung waren. Dabei ist zu beachten, dass die Straßen- und Schienenanbindung von der Realisierung des Vorhabens insgesamt abhängt. Nahezu alle Einwender, die von Kfz- und Schienenverkehrslärm betroffen sind, lehnen deshalb das Projekt als Ganzes ab und nicht nur den Verlauf einzelner Straßen- und Schienenwege.

Die TdV zeigen in den vorgelegten Unterlagen (Gutachten M 6) auf, dass Lärmbeeinträchtigungen mit dem Aus- und Neubau der Anbindungsstrecken verbunden sind. Die Berechnungen erfolgten nach den Berechnungsanleitungen Schall 03 (Schiene) und RLS-90 (Straße). Für einige Gebiete mit Wohnbebauung östlich und westlich des Flughafens, nämlich

Kienberg
Siedlung Hubertus
Bohnsdorf
Selchow
Waßmannsdorf und
Mahlow

werden danach für den Endausbau (Planungshorizont 20XX) Überschreitungen der für Straßen und Schienenwege maßgeblichen Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV prognostiziert. Es wird deshalb die Errichtung von Schallschutzwänden vorgeschlagen:

- zwei Schallschutzwände (Wandkombination) entlang der östlichen Schienenanbindung gegenüber der Ortslage Bohnsdorf;

- eine Schallschutzwand westlich der BAB 113 neu einschließlich der Anbindung zum Flughafenzubringer im Bereich der Ortslage Waltersdorf-Kienberg, wobei die im Zuge des Autobahnneubaus geplante Schallschutzwand aufgegriffen und den Erfordernissen des Vorhabens angepasst werden soll.

Auch diese Maßnahmen schließen Grenzwertüberschreitungen nicht gänzlich aus. Entlang der westlichen und östlichen Schienenanbindung ist von Überschreitungen der Werte nach der 16. BImSchV auch unter Berücksichtigung der oben beschriebenen Schallschutzwände auszugehen, wobei nach Auffassung der TdV weitere aktive Schallschutzmaßnahmen entweder zu keiner wesentlichen Pegelminderung führen, dies betrifft

Mahlow-Waldsiedlung	- 46 Gebäude nachts
Bohnsdorf	- 62 Gebäude nachts

oder die dafür erforderlichen Kosten außer Verhältnis zu dem angestrebten Zweck stehen, dies betrifft

Waltersdorf-Kien berg	- 9 Gebäude nachts
Siedlung Hubertus	- 1 Gebäude nachts
Selchow	- 1 Gebäude nachts
Waßmannsdorf	- 1 Gebäude nachts
Mahlow-Vogelsiedlung und Mahlow-Fuchsberg	- 32 Gebäude tags und 38 Gebäude nachts

Für die betroffenen Gebäude sollen nach Auffassung der TdV mit passiven Schallschutzmaßnahmen, d. h. den Einbau von Schallschutzfenstern, schallgedämpften Lüftern und oder Verstärkung der Dämmleistung der Gebäudeumfassungsteile, eine Verbesserung der Lärmbelastung erreicht werden.

Für die östliche Schienenanbindung erscheint im Bereich Bohnsdorf eine Verschiebung der Eisenbahntrasse um ca. 30 m nach Süden nach Aussage des TdV (Schiene) während der Erörterung möglich. Dies könnte voraussichtlich auch die Auswirkungen durch Erschütterungen in diesem Bereich minimieren. Die Anhörungsbehörde schlägt vor, diese Alternative auch mit Blick auf die Lärmimmissionen zu überprüfen. Eine Verschwenkung der Schienentrasse westlich des Flughafens bietet sich wegen ihrer Anlehnung an die Trasse des Berliner Außenrings und der vorhandenen Bebauung nicht an. Alternative Tassenführungen in diesem Bereich wurden während der Erörterung nicht vorgetragen.

Dem Vortrag der TdV, dass aktive Schallschutzmaßnahmen zum Schutz der o.g. Hausgrundstücke nach dem Stand der Technik nicht möglich sind oder die erforderlichen Kosten außer Verhältnis zu dem angestrebten Zweck stehen, ist isoliert betrachtet noch nicht hinreichend plausibel dargelegt. Dies könnte z.B. durch Diskussion der grundsätzlichen technischen Möglichkeiten und Kostenvergleichsrechnungen erfolgen. Allerdings ist dabei zu berücksichtigen, dass die oben angeführten Gebäude auch vom Fluglärm in einer Weise betroffen sind, dass sie in die Schallschutzbereiche aufzunehmen und mit passiven Schallschutzmaßnahmen zu versehen sind. Bei Berücksichtigung

dieses Umstandes sind die Schlussfolgerungen der TdV aus Sicht der Anhörungsbehörde im Ergebnis nachvollziehbar und plausibel.

Die TdV erwarten eine erhebliche flughafeninduzierte Steigerung des Straßenverkehr außerhalb der in die Planung eingestellten Aus- und Neubauten nur auf der BAB 113 neu. Dort seien die flughafeninduzierten Verkehre berücksichtigt und auch hinsichtlich ihrer Auswirkungen in einem Planfeststellungsverfahren behandelt. Im übrigen Straßennetz sei keine spürbare Erhöhung der Lärmbelastung zu erwarten, weil die Passagiere, Besucher, Beschäftigten u.a. weit überwiegend über die Autobahn (ca. 70 %) oder die B 96 alt (ca. 25 %) anreisen werden. Die verbleibenden geringfügigen Steigerungen des Verkehrs machen keine gesonderte Betrachtung der Lärmauswirkungen erforderlich. Schienenseitig seien ebenfalls keine wesentlichen Steigerungen zu erwarten oder in anderen Zulassunaverfahren zu berücksichtigen, v.a. beim Ausbau der Dresdner Bahn. Der Schienenverkehr auf der Görlitzer Bahn wird nur geringfügig ansteigen (prognostiziert ist ein Zugpaar täglich).

Der Bezirk Tempelhof-Schöneberg und einige Gemeinden im Umland bezweifeln diese Erwartung. Sie gehen vor allem von einer Steigerung durch Umfahrungsverkehre aus, wenn die Autobahn 113 neu oder die B 96 alt gesperrt ist oder sich ein Stau gebildet hat.

Hinreichende Anhaltspunkte für eine signifikante, für die Beurteilung der Lärmauswirkungen erhebliche Mehrbelastung der Bewohner entlang der Straßen- und Schienenwege außerhalb des Vorhabensumgriffs liegen nicht vor. Ausweichverkehre in Sonderfällen führen zu keiner entscheidungserheblichen anderen Beurteilung. Voraussetzung dafür ist allerdings, dass der prognostizierte modal split von 50 : 50 Schiene/Straße (für die Bemessung der Straßenanbindung wird von einem modal split von 40:60 Schiene/Straße ausgegangen) erreicht wird und der Anteil des Kraftfahrzeugverkehrs nicht spürbar höher ausfällt, wie einige Einwender befürchten. Die Anhörungsbehörde schlägt deshalb vor, in der abschließenden Entscheidung eine Erweiterung des Schallschutzes für diesen Fall vorzubehalten.

1.5 Baulärm

Viele Einwender, vor allem aus der unmittelbaren Umgebung des Flughafens, befürchten eine (jahrelange) Belastung durch Baulärm, insbesondere den Baustellenverkehr. Vielfach wurde vorgeschlagen, in Anlehnung an die

Baustellenlogistik einiger Baustellen im Berliner Innenstadtbereich für die Anlieferung der Baumaterialien und -geräte und den Abtransport von Erdmassen, Bauschutt etc. den Schienenweg verbindlich vorzugeben.

Die TdV haben in den Planunterlagen die gesamte Baustellenzu- und -abfahrt über die Straße dargestellt. In der Erörterung haben sie betont, dass dies eine worst-case-Betrachtung darstelle, um den Anwohnern die maximale Belastung aufzuzeigen. Die Einrichtung der Baustellen, die Art der Baudurchführung und der Baustellenverkehr werden erst im Zuge der Ausschreibung festgelegt. Dabei werde man auf eine für die Anwohner schonende Durchführung achten.

Für die Anhörungsbehörde sind die Bauarbeiten am Flughafen selbst voraussichtlich nur mit geringen Lärmbelastungen der Anwohner verbunden, weil sie überwiegend nicht in unmittelbarer Nachbarschaft von Wohngebieten stattfinden.

Anders sind die Bauarbeiten an der Schienen- und Straßenanbindung zu beurteilen. Teilweise rücken die Baumaßnahmen z.B. bei der Schienenanbindung im Bereich Bohnsdorf/Waldstraße, Selchow und Mahlow, bis auf wenige Meter an die Wohnbebauung heran. Dies gilt auch für die Straßenanbindung West im Bereich Selchow und den Anschluss an die B 96a im Bereich Kienberg.

Für diese Baumaßnahmen ist besonderer Schutz für die Anwohner geboten. Die Anhörungsbehörde empfiehlt zum Schutz der Anwohner die verbindliche Festschreibung der für Baulärm und Baumaschinen geltenden Richtlinien und Verwaltungsvorschriften. Darüber hinaus sollte ein frühester täglicher Beginn und das späteste tägliche Ende der Bauarbeiten und der Einsatz von lärmarmen Baugeräten und -fahrzeugen festgeschrieben werden. Empfohlen wird gleichfalls den Massengütertransport soweit wie möglich über die vorhandenen Gleisanlagen abzuwickeln. Die Baustellenzu- und -abfahrten über die Straße sollten einer gesonderten Beurteilung unterzogen werden, sobald dahingehende Vorstellungen/Angebote vorliegen.

1.6 Gesamtlärmbelastung

Von einigen Trägern öffentlicher Belange und zahlreichen Einwendern und Betroffenen wurde bemängelt, dass keine Gesamtlärmbelastung aus den vorgenannten Lärmquellen gebildet wurde. Aus ihrer Sicht ist dies zur Beurteilung der tatsächlichen Belastung unerlässlich. Dies betreffe in erster

Linie die Gebiete, die sowohl vom Fluglärm als auch mindestens einer weiteres Lärmquelle ausgesetzt seien. In den Erörterung hat der Gutachter Herrn Prof. Dr. Maschke ein Modell erläutert, mit dessen Hilfe eine Bewertung der aufsummierten Schallpegel durch Bildung von Beurteilungspegeln möglich sei.

Die TdV haben im Gutachten M 4.0 Gesamtlärmbelastung für die einzelnen Immissionsorte die jeweiligen Beiträge der Lärmquellen

- Flugbetrieb
- Bodengebundene Operationen von Flugzeugen
- Straßenverkehr
- Schienenverkehr
- Betrieb technischer Anlagen

getrennt für die verschiedenen Szenarien und die Tag- und Nachtzeit aufgeführt. Eine Summation der Schallenergie erfolgte nicht. Im lärmmedizinischen Gutachten M 9 hat der Gutachter Herrn Prof. Dr. Dr. Jansen anhand dieser Aufstellung eine medizinisch-psychologische Beurteilung der Gesamtlärmbelastung vorgenommen. Auch diese erfolgte nicht auf der Basis einer Summation der Schallenergie. Nach Auffassung des Gutachters gibt es keine Korrelation zwischen dem sogenannten Gesamtlärm und dem Ausmaß der Belästigung. Deshalb seien die einzelnen Lärmquellen immer getrennt und mit quellenbezogenen Immissionsrichtwerten zu beurteilen. Er geht dabei von den normierten Richtwerten (16. BImSchV) für den Straßen- und Schienenverkehr, der TA Lärm als antizipiertes Sachverständigengutachten für den Betrieb technischer Anlagen und den von ihm im Gutachten M 8 beschriebenen Schutzzielen für den Flugbetrieb und die bodengebundenen Operationen von Luftfahrzeugen aus. Im Ergebnis schlägt er wegen der Richtwertüberschreitungen an einigen Wohnhäusern durch Straßen- und Schienenverkehr Lärmreduktionen vor, um Gesundheitsbeeinträchtigungen zu vermeiden. Außerdem seien Schutzmaßnahmen an der Schule in Schönefeld wegen der erhöhten Straßenverkehrslärmbelastung erforderlich.

Die Anhörungsbehörde geht von der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts aus, derzufolge stets zu prüfen ist, ob in der Zusatzbelastung durch die hinzutretende oder geänderte Quelle – bei Berücksichtigung der schutzmindernden Vorbelastung – eine unzumutbare Belastung liegt (BVerwGE 52,226, 236; 87 332, 358). Daraus ergibt sich auch, dass es keinesfalls genügt, die Einhaltung der Grenz- und Richtwerte bzw. Schutzziele für jede Lärmquelle gesondert festzustellen. Es muss auch

feststehen, dass nicht durch die Gesamtbelastung eine Gesundheitsgefährdung oder -beeinträchtigung erfolgt (akzeptorbezogene Betrachtungsweise). Der Sachverständigenrat für Umweltfragen hat in seinem oben genannten Sondergutachten dazu die Auffassung vertreten, dass beim Problem der Lärmsummation hinsichtlich Bewertung und Zurechnung erhebliche Unsicherheiten bestehen und schlägt dazu die Einsetzung eines Forschungsschwerpunkte setzenden Programms vor. Ingesamt dürften diese Unsicherheiten aber nicht zu Lasten des Gesundheitsschutzes der Betroffenen führen (SRU 1999 Tz. 506 f.).

Die im Gutachten M 9 erfolgte Beurteilung allein nach den jeweils spezifischen Grenz- und Richtwerten bzw. Schutzzielen der Lärmquellen wird nach Auffassung der Anhörungsbehörde diesen Anforderungen nicht gerecht. Es fehlt vor allem für die Gebiete, für die eine Überschreitung der kritischen (Grenz-) Werte für einen einzelne Verkehrsträger erwartet oder knapp unterschritten wird, die Einbeziehung der Belastung aus den anderen Verkehrsquellen und der bestehenden Vorbelastung, sei es auch in einer nur beschreibenden Bewertung. Die Feststellung, dass keine Korrelation zwischen dem Gesamtlärm und dem Ausmaß der Belästigung bestehe, überzeugt nicht. Nach Auffassung der Anhörungsbehörde kann die Erholungsphase nach einem Fluglärmereignis nur dann voll zur Geltung kommen, wenn diese Phase nicht durch beispielsweise hohen Straßen- oder Schienenverkehrslärm ausgefüllt wird. Diesen Gesichtspunkten kommt zudem Gewicht zu bei der Beurteilung der Zeitdauer von Kommunikationsstörungen. Außerdem kann aus der oben genannten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts geschlossen werden, dass eine die Gesundheit beeinträchtigende oder gefährdende Wirkung einer weiteren Lärmquelle, die die bestehende Belastung erhöht, grundsätzlich als möglich betrachtet wird.

1.7 Schallpegeldifferenz innen/außen

Von den Betroffenen wurden die von den TdV in ihren Berechnungen zugrundegelegte Schallpegeldifferenz zwischen Innenräumen und dem Außenbereich bestritten. Wie insbesondere die . . . . . Prof. Dr. Augustin und Dr. Scholze vortrugen, könne bei korrekter Anwendung der VDI-Richtlinie 2719 nur von einer Schallpegeldifferenz von etwa 9 - 10 dB(A) ausgegangen werden. Dies entspreche überdies den eigenen und den von dem Bezirksamt Treptow-Köpenick vorgenommenen Messungen. Die empirischen Erkenntnisse von anderen Flughäfen könnten überdies nicht auf das vom Flughafen Schönefeld betroffene Gebiet übertragen werden. Die Eigenart der Gebäude,

die nicht dem ,,Weststandard“ entsprächen und die zahlreichen Wochenend- und Sommerhäuser ließen dies nicht zu.

Die TdV halten eine Schallpegeldifferenz von 25 dB(A) für geschlossene und 15 dB(A) für gekippte Fenster für korrekt und durch Messungen und Erfahrungen an anderen Standorten für ausreichend belegt. Auch sie berufen sich auf die VDI-Richtlinie 2719, halten den dort unter Nr. 6.4 für Verkehrsflughäfen aufgeführten Korrektursummandem K, der im Ergebnis zu einer Reduktion des Schalldämmmaßes um 6 dB(A) führt, nicht für sachgerecht. Im Übrigen hätten auch Messungen im Raum Leipzig stattgefunden, wo eine vergleichbare Bausubstanz zu finden sei, wie im Berliner Umland. Werden die angestrebten Innenraumpegel durch den Einbau von Schallschutzfenstern nicht erreicht, käme auch eine schalltechnische Verbesserung der Umfassungsteile eines Hauses (Dach und Wände) in Frage.

Die Anhörungsbehörde sieht keine Notwendigkeit, sich einer der beiden Auffassungen anzuschließen. Die von den TdV angenommene Schallpegeldifferenz zwischen innen und außen ist allenfalls dazu geeignet, ein Gebiet zu definieren, innerhalb dessen Schallschutzmaßnahmen durchzuführen sind. Außer jedem Zweifel steht aber, dass auch an Wohngebäuden außerhalb des so definierten Gebietes Schallschutzmaßnahmen durchzuführen sind, wenn die für die Innenräume definierten Schutzziele nicht erreicht werden.

Die Anhörungsbehörde empfiehlt, die Plausibilität der vorgelegten Berechnung durch Messungen an ausgewählten, gebietstypischen Gebäuden zu belegen. Außerdem sollten die TdV verpflichtet werden, plausiblen Eingaben von Betroffenen nach Überschreiten der kritischen Innenraumpegel nachzugehen und die Messungen und Berechnungen auf ihre Richtigkeit hin zu überprüfen.

2. Schutzzonen nach dem Fluglärmgesetz

Die zu diesem Thema erhobenen Einwendungen beziehen sich neben der allgemeinen, alle lärmphysikalischen Gutachten einbeziehende Kritik vor allem darauf, dass die Bundesregierung beabsichtigt, das Gesetz zu novellieren. Dabei sollen die die Schutzzonen bestimmenden Pegel wesentlich niedriger angesetzt und der Anwendungsbereich weiter ausgedehnt werden. Das vom BMU vorgelegte Eckpunktepapier muss nach Ansicht vieler Einwender schon jetzt Berücksichtigung finden.

Die TdV haben im Gutachten M 3 die Berechnungen nach dem Fluglärmgesetz und der dazu als Anlage dienenden AzB an zivilen und militärischen Flugplätzen, in der Fassung aus dem Jahre 1984, vorgelegt und die voraussichtlichen Schutzzonen dargestellt.

Danach ändern sich die für den Flughafen Schönefeld veröffentlichten Schutzzonen sowohl in ihrer Ausdehnung als auch in ihrer Kontur signifikant. Die Änderung der Kontur geht dabei im Wesentlichen auf den Bau der neuen Start- und Landebahn zurück, die Änderung der Ausdehnung auf die steigende Zahl der Flugbewegung der bestehenden Start- und Landebahn Süd.

Sowohl die Flächen innerhalb der Schutzzone 1 ($L_{eq4} \geq 75$ dB(A)) als auch innerhalb der Schutzzone 2 ($L_{eq4} \geq 67$ dB(A)) dehnen sich um ein Mehrfaches aus. Nach Angaben der TdV im Vergleich zwischen den Zeithorizonten 2007 ff. und 2007 und das Fünffache, für den Zeithorizont 20XX zusätzlich um das Doppelte. Innerhalb der Lärmschutzzone 1 befindet sich derzeit und auch künftig keine Wohnbebauung. Innerhalb der Lärmschutzzone 2 leben nach Angaben der TdV gegenwärtig keine, im Prognosezeitraum 20XX 3.160 Menschen. Die Ortschaften Selchow, Kienberg und Siedlung Hubertus liegen demnach vollständig in der Schutzzone 2.

Das Fluglärmgesetz ist nach § 1 Satz 1 Nr. 1 auf zivile Verkehrsflughäfen, die dem Fluglinienverkehr angeschlossen sind, anwendbar. Andere Pegelwerte für die Festsetzung der Schutzzonen können erst nach Inkrafttreten eines neuen oder eines Änderungsgesetzes zugrundegelegt werden. Es ist dabei Aufgabe des Gesetzgebers über die Geltung der Bestimmung auf bestehende und in Planung befindliche zivile Verkehrsflughäfen zu befinden. Bis dahin müssen die rechtsanwendenden Behörden die vom Gesetz vorgegebenen Rechtsfolgen, insbesondere die Bauverbote nach § 5 Fluglärmgesetz aus der Qualifikation als Schutzzone ziehen.

Nach übereinstimmender Auffassung aller Verfahrensbeteiligten sind die Schutzzonen nach Fluglärmgesetz nicht geeignet, einen ausreichenden Schutz der Bevölkerung vor den Belastungen durch Fluglärm zu gewährleisten. Für die Beurteilung der tatsächlich zu erwartenden Lärmbelastung ist darüber hinaus aber auch zu berücksichtigen, dass die nach der AzB 84 ermittelten Prognosen nur eingeschränkt herangezogen werden können. Denn die AzB berücksichtigt nicht die neuen, deutlich leiseren Flugzeugtypen, die in den Flugzeuggruppen nicht oder nur unterrepräsentiert sind. Außerdem wird darin die Anwendung des

Halbierungsparameters q = 4 vorgeschrieben, während dessen bei neuen Berechnungen überwiegend der Halbierungsparameter q = 3 angewandt wird.

3. Schutzziele

31 Gesundheitsbeeinträchtigungen und -gefahren

Ausgangspunkt für die Bestimmung von Lärmschutzzielen muss die Vermeidung von Beeinträchtigungen und Gefährdungen der Gesundheit der Bevölkerung sein. Dies folgt bereits aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes und § 9 Abs. 2 LuftVG. Einigkeit besteht auch darin, dass der Schutz der Bevölkerung vor Beeinträchtigung und Gefährdung der Gesundheit nicht erst dort einsetzt, wo solche Wirkungen sicher vorausgesagt und wissenschaftlich-medizinisch nachgewiesen sind. Vielmehr steht außer Frage, dass zur Vermeidung solcher Wirkungen Vorsorgewerte zu bestimmen sind, die mit hinreichender Wahrscheinlichkeit solche Wirkungen ausschließen. Welche Vorsorgewerte für die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag heranzuziehen sind, wie sie begründet werden können, darüber konnte im Anhörungsverfahren keine Einigung erzielt werden. Sie differieren teilweise erheblich.

Nach Auffassung der TdV ist die Bestimmung der Vorsorgewerte in erster Linie anhand der Erkenntnisse der lärmmedizinischen Forschung unter zusätzlicher Heranziehung lärmpsychologischer Erkenntnisse vorzunehmen. Danach sind die kritischen Pegel bei folgenden Werten zu finden:

Schutzbereich	**Tag/ Nacht**	**außen/ innen**	**L_{eq3} in dB(A)**	**L_{max} in dB(A)**
Wohngebiet	Tag	außen	62	19x99
	Nacht	außen	55	6 x 75
	Tag	innen		55
	Nacht	innen		55
Krankenhäuser/	Tag/Nacht	Innen		45
Alten-/Pflegeheime	Tag/nacht	außen	s.Wohngebiet	s.Wohngebiet

Schutzbereich	**Tag/ Nacht**	**außen/ innen**	**L_{eq3} in dB(A)**	**L_{max} in dB(A)**
Schulen	Tag	innen		55 (eine Überschreitung pro Unterrichtseinheit sei akzeptabel; anzustreben sei der Wert 50)
	Tag	außen	s.Wohngebiet	s.Wohngebiet
Kindergärten / Kindertagesstätten	Tag	innen	-	60 (bei Ruhe- und Schlafzeiten)
	Tag	außen	s.Wohngebiet	s.Wohngebiet

Der Wert von L_{eq3} 62 Tag außen bestimmt sich dadurch, dass nach Ansicht der TdV die erhebliche Belästigung bei einem L_{eq3} von etwa 65 dB(A) zu finden und dieser Wert aus medizinisch-psychologischen Gründen und 3 dB(A) zu mindern ist.

Die Auffassung der Einwender und Betroffenen und einer Anzahl von Trägern öffentlicher Belange weicht davon deutlich ab. Teilweise wird an medizinisch begründeten Vorsorgewerten festgehalten, aber weitaus geringere Pegelwerte gefordert. Die Einhaltung folgender Grenzwerte wird großteils unter Berufung auf die vom Ministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Frauen des Landes Brandenburg beauftragten Gutachter Prof. Dr. Ing. C. Maschke und Prof. Dr. med. K. Hecht gefordert:

Schutzbereich	**Tag/ Nacht**	**außen/ innen**	**L_{eq3} in dB(A**	**L_{max} in dB(A**
Wohngebiet	Tag	außen	59	83
	Nacht	außen	45	50 – 55
	Tag	innen	35 - 40	55
	Nacht	innen	30	40 - 45

Schutzbereich	Tag/ Nacht	außen/ innen	L_{eq3} in dB(A	L_{max} in dB(A
Krankenhaus, Alten- und Pflegeheime	Tag Nacht Tag Nacht	außen außen innen innen	50 40 30-45 25	55 – 60 45 – 50 45 40
Schulen/Kinderta-gesstätten	Tag Tag	außen innen	50 35	55 – 60 40-45

Nach Auffassung der Anhörungsbehörde muss bei der Festsetzung der Schutzziele der Gesundheitsschutz der Bevölkerung Ausgangspunkt der Betrachtung sein. Dabei ist zunächst zwischen auralen und extraauralen Auswirkungen zu unterscheiden.

Geräuschpegel, die zu auralen Beeinträchtigungen, insbesondere einer Hörminderung/einer Vertäubung führen, sind weder durch Einzelschallereignisse (Maximalpegel) noch durch die Dauerschallbelastung (Mittelungspegel) zu erwarten. Die Werte, bei deren Erreichen oder Überschreiten solche Nachteile zu befürchten sind, sind durch die Lärmwirkungsforschung und die Erfahrungen aus der Arbeitsmedizin vergleichsweise exakt bestimmt. Sie liegen deutlich über den hier prognostizierten Werten, nämlich bei einem Leq_3 von über 80 dB(A) und einem L_{max} von deutlich mehr als 100 dB(A).

Im Gegensatz dazu sind nach Überzeugung der Anhörungsbehörde Aussagen über die extraauralen Lärmwirkungen nur annäherungsweise möglich. Der Stand der Lärmwirkungsforschung lässt es nicht zu, den Beginn der pathogenen extraauralen Wirkung des Lärms anhand eines Pegelwertes exakt zu bestimmen. Auch eine eindeutige Dosis- Wirkung-Beziehung zeigt sich erst bei vergleichsweise hohen Belastungen. Die damit aufgezeigten Erkenntnislücken gelten auch für den Verursachungsanteil des Lärms bei Erkrankungen, die immer auch auf andere Ursachen zurückzuführen sind. Die Lärmwirkungsforschung hat gleichwohl überzeugend nachgewiesen, dass störender Lärm zu einer Einengung der Blutgefäße (Vasokonstruktion) führt.

Außerdem bildet er neben anderen einen Stressfaktor, der ab einer von Individuum zu Individuum unterschiedlichen Höhe zu einer vegetativen Übersteuerung führt, in deren Folge eine pathogene Entwicklung naheliegend ist. Ab welchem Wert die vegetative Übersteuerung einsetzt, ist unter den Wissenschaftlern umstritten. Die vorliegenden Labor- und Feldstudien gehen davon aus, dass Lärm insbesondere zu einer Erhöhung der Ausscheidung von Stresshormonen, nämlich Adrenalin, Noadrenalin und Cortisol, führt, die wiederum (negative) Wirkungen auf das Herz-Kreislauf-Systems, den Stoffwechsel und die Blutfette haben (vgl. SRU 1999 Tz. 412).

Unbestritten sind ferner die nachteiligen gesundheitlichen Auswirkungen einer Beeinträchtigung des Nachtschlafes. Allerdings ist auch in dieser Hinsicht keine Einigung der am Verfahren beteiligten Gutachter erzielt worden, ab welchen Pegelwerten die Beeinträchtigung beginnt. Konsens besteht nur insoweit, dass die gesundheitsgefährdende Beeinträchtigung des Nachtschlafes bei einem erinnerbaren oder nicht erinnerbaren Erwachen auf Dauer zu befürchten ist. Darüber hinaus ist vor allem von dem Gutachter Prof. Dr. Maschke vorgetragen worden, dass bereits bei Pegelwerten, die zu einer nachhaltigen Veränderung der Schlafstruktur führen, insbesondere zu einer Verkürzung der Tiefschlafphasen, mit Gesundheitsgefahren zu rechnen sei. Er sprach sich deshalb für wesentlich niedrigere Schutzziele aus als das vom Gutachter Prof. Dr. Dr. Jansen vorgeschlagene Aufweckkriterium von sechs mal L_{max} 60 dB(A) am Ohr des Schläfers (nach Prof. Dr. Dr. Jansen soll bei sehr häufigen nächtlichen Lärmereignissen zusätzlich das Kriterium L_{eq3} 55 dB(A) außen herangezogen werden und das jeweils größere Gebiet für Schallschutzmaßnahmen ausschlaggebend sein). Der Sachverständigenrat für Umweltfragen enthält sich in dieser Frage einer eindeutigen Aussage (SRU 1999 Tz. 441 ff). Da bei dem beantragten Vorhaben ein langer Planungshorizont zugrundezulegen ist und aus Gründen der Prävention auch nur mögliche Gesundheitsbeeinträchtigungen heranzuziehen sind, schlägt die Anhörungsbehörde deshalb vor, mindestens den Wert L_{max} 55 dB(A) als Schutzziel für die Schlafräume festzuschreiben und die dafür notwendigen Schutzvorkehrungen zu bestimmen. Denn zum einen hat der Gutachter Prof. Dr. Dr. Jansen diesen Wert selbst als Eckwert für Lärmminderungsmaßnahmen genannt (s. M 8 Nr. 3.5) und zum anderen hat das OVG Hamburg in seinem Urteil vom 03.09.2001 -3 E 36/98. P- zum Flughafen Hamburg dieses Schutzziel (für den Zeitbereich 5 von 22:00 Uhr bis 01:00 Uhr) als ausreichend bestätigt (s. unter A. Nr. VII. 5. lit. c der Urteilbegründung).

Da der Nachtschlaf von den in den Schlafräumen vorherrschenden Lärmimmissionen abhängig ist, muss mindestens durch passive Schallschutzmaßnahmen, d.h. Einbau von schallabsorbierenden Fenstern, Verbesserung der Schalldämmung der Gebäudeumfassungsteile, Einbau von Lüftern, die Einhaltung der Schutzziele gewährleistet werden. Für die der 16. BImSchV unterliegenden Lärmquellen ist der Vorrang des aktiven Schallschutzes nach § 41 BImSchG zu beachten. Neben der Bestimmung der Schutzziele sollte berücksichtigt werden, dass die von den TdV prognostizierten Lärmimmissionen wesentlich von dem prognostizierten Verkehrsaufkommen in der Nacht abhängen. Da die Kapazität der geplanten Flugbetriebsflächen deutlich mehr Nachtflüge zulässt als erwartet, muss nach Einschätzung der Anhörungsbehörde durch Schutzauflagen gewährleistet sein, dass die Anzahl der prognostizierten Nachtflüge nicht überschritten wird, sogenannte Lärmkontingente eingerichtet werden oder der Lärmschutz entsprechend ausgeweitet wird.

Die Einholung eines weiteren Gutachtens erscheint nur dann sinnvoll, wenn dabei auf neuere Untersuchungen zurückgegriffen werden kann (vgl. Jansen in M 8 Nr. 2.3.1. –S. 30), weil aus Sicht der Anhörungsbehörde die unterschiedlichen Auffassungen ausreichend durch die beteiligten Experten repräsen fiert waren. Hilfreich könnten in diesem Zusammenhang die Erkenntnisse aus der derzeit laufenden Studie des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt e.V. –Nachtfluglärmwirkungen- sein. Des weiteren wird vorgeschlagen, sich an den Handlungsoptionen für eine zukünftige Lärmschutzpolitik, wie sie der Rat der Sachverständigen in seinem Gutachten Umwelt und Gesundheit *aus dem Jahre 7999 formuliert hat, zu orientieren und die Einhaltung, mindestens der kurz- und mittelfristigen Umweltqualitätsziele anzustreben und die dort als besonders sensibel bezeichneten Tagesrandzeiten (z.B. die Einschlafzeit der Kinder zwischen 19:00 Uhr und 22:00 Uhr) zu schützen.*

3.2 Erhebliche Belästigung

Nach Meinung einer anderen stark vertretenen Gruppe ist die Bestimmung der Schutzziele nach medizinischen Gesichtspunkten nicht sachgerecht. Diese Gruppe, überwiegend repräsentiert von den Gutachtern Prof. Dr. Guski und Dr. Kastka, fordert die Bestimmung der Schutzziele unter Zuhilfenahme des (sozialen) Begriffs der Belästigung, weil dies zum einen die wichtigste Wirkung des Lärms sei und anders als die Lärmmedizin klare Dosis-Wirkung-Beziehungen zeige. Ausgangspunkt soll auch hiernach die Anzahl der erheblich

Belästigten sein, wobei nach Prof. Dr. Guski das Kriterium Dauerschallpegel, nach Dr. Kastka das Kriterium Einzelschallpegel ausschlaggebend sein soll.

Nach Ansicht des Gutachters Prof. Dr. Guski liegt die Schwelle zur erheblichen Belästigung bei Leq_3 61 dB(A). Wegen des Trends zur Zunahme des Anteils der erheblich Belästigten, dessen Fortsetzung er für die nächsten Jahre erwartet, muss der Wert um etwa 1,5 dB(A) niedriger, also bei L_{eq3} 59,5 dB(A) angesetzt werden. Der Vorsorgewert sei darüber hinaus um etwa weitere 6 dB(A), auf dann L_{eq3} 55 dB(A), zu vermindern, wenn es sich – wie hier - um eine neue oder wesentlich geänderte Anlage handelt, weil die Anwohner bis zu 10 Jahre lang hierauf empfindlicher reagieren als beispielsweise bei einer reinen Verkehrssteigerung.

Nach Ansicht des Gutachters Dr. Kastka beginnt die erhebliche Belästigung bei einem Maximalpegel von ca. 70 dB(A), der am Tag maximal 60 mal erreicht oder überschritten werden darf. Dort wo Maximalpegel dieser Größenordnung öfter auftreten, sei ein erträgliches Wohnen nur eingeschränkt oder nicht mehr möglich.

Nach Auffassung der Anhörungsbehörde ist das Kriterium der erheblichen Belästigung zusätzlich zu den medizinischen Aspekten heranzuziehen. Dies ergibt sich bereits aus dem Tatbestandsmerkmal „Nachteile“ in § 9 Abs. 2 Luftverkehrsgesetz. Der vom Gutachter Prof. Dr. Guski für das hier zu behandelnde Vorhaben vorgeschlagene Wert von L_{eq3} 55 dB(A) weicht erheblich von den übrigen in anderen Untersuchungen gefundenen Werten für die erhebliche Belästigung ab. Ihm liegt außerdem die nicht belegte Annahme zugrunde, dass sich der Trend zur Zunahme der erheblich Belästigten in den nächsten Jahren fortsetzt. Die ebenfalls bei der Bestimmung des vom Gutachter Prof. Dr. Guski genannten Wertes angeführte besondere Empfindlichkeit durch neue oder wesentlich geänderte Anlagen wird im Fachplanungsrecht dadurch berücksichtigt, dass den Betroffenen keine schutzmindernde Vorbelastung angerechnet wird. Sie kann nach Auffassung der Anhörungsbehörde über das Kriterium erhebliche Belästigung bei der Bestimmung der Zumutbarkeit nicht doppelt zum Ansatz kommen.

Das vom Gutachter Dr. Kastka angeführte Kriterium zeigt nach Einschätzung der Anhörungsbehörde in erster Linie das Maß der Belästigung im Außenbereich oder bei geöffneten und gekippten Fenstern auf. Es berücksichtigt nicht ausreichend die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen. Es hat bislang keinen Eingang in die Rechtsprechung des

Bundesverwaltungsgerichts und der Oberverwaltungsgerichte der Länder gefunden. Gegenüber der Ermittlung der erheblichen Belästigung mittels eines Dauerschallpegels hat es den Nachteil, alle unterhalb der Schwelle liegenden Lärmimmissionen bei der Beurteilung auszublenden. Die Anhörungsbehörde sieht deshalb keine Veranlassung, den Rückgriff auf dieses Kriterium zur Ermittlung des Belästigungsgrades zu empfehlen.

4. Schutzbedürftige Einrichtungen

Zahlreiche Einwendungen und Redebeiträge in der Erörterung weisen auf die hohe Anzahl von schutzbedürftigen Einrichtungen im Umfeld des zum Ausbau beantragten Flughafens hin, wie

Schulen,
Kindergärten und Kindertagesstätten,
Krankenhäuser,
Alten- und Pflegeheime,
Rehabilitationskliniken,
Kirchen und Friedhöfe,

die bei Erhöhung der Immissionen, vor allen der Lärmimmissionen, nicht sinnvoll, ihrem Zweck entsprechend weitergeführt werden könnten. Die von den TdV vorgeschlagenen Innenraumpegel für diese Einrichtungen könnten allenfalls bei geschlossenen Fenstern erreicht werden, was insbesondere den Kindern, Schülern und Patienten nicht auf Dauer zugemutet werden könnte. Die zu erwartenden Lärmpegel beeinträchtigten die kognitiven Leistungen von Kindern und Schülern und beeinträchtigten damit letztendlich ihre Lebenschancen. Außerdem könne der Unterricht beziehungsweise das Spielen auch in den Sommermonaten nicht mehr wie bisher teilweise im Freien stattfinden. Bei den übrigen oben genannten Einrichtungen verhindere die Lärmeinwirkung die Genesung der Patienten beziehungsweise verstärke ihre Krankheit oder Pflegebedürftigkeit weiter.

Nach Auffassung der TdV sind die genannten Einrichtungen besonders zu betrachten und unterliegen generell erhöhten Schutzanforderungen. Für reine Altenpflegeheime gelte dies nur eingeschränkt, weil alte Menschen keine besondere Empfindlichkeit gegenüber Lärmimmissionen aufweisen.

In Schulräumen soll nach den Vorstellungen der TdV ein Innenraumpegel von L_{max} 55 dB(A) zum Schutz vor Kommunikationsstörungen höchstens ein mal pro Unterrichtseinheit überschritten werden. Sind zur Erreichung dieses Ziels Schallschutzmaßnahmen erforderlich, sollten diese so ausgelegt werden, dass sie einen Innenraumpegel von höchstens L_{max} 50 dB(A) zulassen. Kindergärten sollen mit technischem Schallschutz versehen werden, wenn der Außenpegel L_{eq3} 62 dB(A) und mehr erreicht. Für Kindertagesstätten mit Ruhe- und Schlafräumen wird ein Innenraumpegel von kleiner L_{max} 60 dB(A) als angemessen angegeben. Die Nutzung der Außenflächen ist in den vorgelegten Gutachten nicht explizit behandelt. In der Erörterung ließen sich die TdV dahingehend ein, dass die zu erwartenden Außenpegel keine weiteren Schutzvorkehrungen erforderlich machten, insbesondere eine Verlegung einzelner Einrichtungen nicht angezeigt sei. Eingeräumt wurde jedoch, dass ab einem Außenpegel von L_{eq3} 62 dB(A) eine Unterrichtung und angeleitetes Spielen nicht mehr sinnvoll möglich sei. Die Verlegung dieser Aktivitäten in die Innenräume sei zumutbar.

Für Krankenhäuser soll nach Auffassung der TdV ein Innenraumpegel von L_{max} 45 dB(A) verbindlich sein, für Rehabilitationskliniken und Altenheime ein Innenraumpegel von L_{eq3} 40 dB(A) in der Nacht. Die zu erwartenden Außenpegel seien auch für diese Einrichtungen zumutbar.

Nach Auffassung der Anhörungsbehörde kann mit den genannten Schutzvorkehrungen nur ein angemessener Schutz in den Innenräumen erreicht werden. Die Nutzung der Außenbereiche ist aber vor allem für Kindergärten und Kindertagesstätten, Altenheime und Rehabilitationskliniken zu gewährleisten. Für Schulen, die nur für einige Stunden täglich besucht werden, sowie Krankenhäuser und Pflegeheime, in denen sich die Patienten weit überwiegend in den Innenräumen aufhalten, ist die Nutzung der Außenbereiche weniger entscheidend, wenngleich die Möglichkeit dazu anzustreben ist. Ein Kindergartenbetrieb dagegen, bei dem die Außenflächen auf Dauer nicht, zumindest nicht für auf Kommunikation angelegte Tätigkeiten genutzt werden können, ist stark eingeschränkt und der Entwicklung der Kinder nicht zuträglich. In Einrichtungen wie Altenheimen und Rehabilitationskliniken sind die Menschen in der Regel auf Dauer oder einen langwährenden Aufenthalt untergebracht und häufig in ihrer Bewegungsfreiheit so eingeschränkt, dass sie nicht ohne fremde Hilfe außerhalb der Einrichtung Erholung finden können. Deshalb ist auch für diese Einrichtungen die Möglichkeit der ausgedehnten Nutzung der Außenbereiche einschließlich Balkonen, Loggien, Terrassen, Gärten und Parks zu gewährleisten. Einrichtungen dieser Art, die sich innerhalb

des Gebietes befinden, in dem die erwarteten Lärmimmissionen so hoch sind, dass aus präventiv-medizinischen Gründen eine Gesundheitsgefährdung nicht ausgeschlossen, zumindest aber eine erhebliche Belästigung zu gewärtigen ist, sollten nach den im Anhörungsverfahren gewonnen Erkenntnissen in ein anderes, weniger lärmexponiertes Gebiet verlegt werden. Dabei kann auch der Zeitpunkt Berücksichtigung finden, an dem die Gefährdung/die *Belästigung aufgrund der Steigerung der Flugbewegungen akut wird.*

Zu den besonders schützenswerten Einrichtungen gehörden auch sakrale Gebäude, v. a. die Kirchen, und Religionsgemeinschaften zurechenbare Außenbereiche, v. a. Friedhöfe. Für das Kirchengrundeigentum im Übrigen, wie z. B. Pfarrhäuser, Kindergärten, Bildungseinrichtungen gelten die Ausführungen zu profanen Gebäuden/Einrichtungen sinngemäß.

Die TdV sagen zu, auch diese Baulichkeiten einschließlich der Kirchen mit Schallschutz zu versehen, der sich an den für Wohngebäude anlehne. Seien sie untunlich oder unverhältnismäßig werde Entschädigung nach §§ 9 Abs. 2, 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG Bbg geleistet. In die Kirchenrechtsgarantie nach Art. 140 GG i. V. m. Art. 138 Abs. 2 WRV werde durch das Vorhaben nicht eingegriffen.

Die Anhörungsbehörde stimmt der Auffassung der TdV in diesem Punkt zu. Weder wird durch das Vorhaben die Evangelische Kirche als Institution in Frage gestellt, noch in die Eigentumsgarantie nach Art. 140 GG i. V. m. Art. 138 Abs. 2 WRV eingegriffen. Dort ist der Schutz vor entschädigungsloser Enteignung gemeint (vgl. Jarass/Pieroth, GG, 3. Aufl., Rn. 2 zu Art. 140 GG, 138 WRV), nicht aber Beschränkungen des Eigentums durch allgemeine Gesetze. Eine unmittelbare Inanspruchnahme von Grundstücken der Evangelischen Kirche ist nicht vorgesehen, die Belastungen durch die Auswirkungen des Vorhabens gehen nicht über das hinaus, was auch von anderen Eigentümern hingenommen werden soll.

Auch das in Art. 4 Abs. 2 GG gewährleistete Recht auf ungestörte Religionsausübung wird nicht verletzt. Zwar werden darin auch religiöse Feiern und Gebräuche, z. B. das Begräbnis und Gottesdienste geschützt (s. Jarass/Pieroth *a. a. 0. Rn. 7 zu Art. 4). Diese werden durch auch das Vorhaben nicht in Frage gestellt. Durch die Schallschutzmaßnahmen sollen Kommunikationsstörungen weitgehend ausgeschlossen werden, denn für Innenräume soll erreicht werden, dass ein Maximalpegel von L_{max} 55 dB(A) nicht überschritten wird. Kann dieses Ziel nicht erreicht werden, ist über die*

Entschädigung nach §§ 9 Abs. 2 LuftVG i. V. m. § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG Bbg oder weitergehende Maßnahmen zu befinden.

Die Abhaltung einer Begräbnisfeier im Freien kann besonders in den unmittelbar östlich bzw. westlich an den Flughafen angrenzenden Nachbargemeinden spürbar beeinträchtigt werden. Zwar ist die Einlassung der TdV richtig, dass aus präventiv-medizinischen Gründen wegen der kurzen Aufenthaltsdauer nicht mit Gesundheitsgefahren zu rechnen ist. Andererseits ist dieser kurze Zeitraum besonders störungsempfindlich. Die Anhörungsbehörde schlägt deshalb vor, an die Regelung zur eingeschränkten Nutzung der Außenwohnbereiche anzuknüpfen und mindestens für Friedhöfe, für die tags eine Dauerschallbelastung von L_{eq3} 65 dB(A) oder mehr erwartet wird, eine angemessene Entschädigung zu leisten oder eine Verlegung ernsthaft in Betracht zu ziehen. Wegen des befürchteten Wertverlustes für Kirchengrundstücke wird auf die Ausführungen zu grundstücksbezogener Betroffenheit (s. unter XIV 3. Wertverlust) verwiesen.

5. Weitergehendes Schutzbedürfnis für einzelne Betroffene

Eine große Anzahl an Einwohnern hat vorgetragen, dass sie befürchten oder davon ausgehen, durch die mit dem Vorhaben verbundenen Immissionen zu erkranken oder dass eine bestehende Erkrankung verstärkt wird. Vereinzelt wurde die Erkrankung im Einzelnen erläutert und durch Atteste belegt.

Die TdV gehen grundsätzlich davon aus, dass bei Realisierung der von ihnen vorgesehenen Schutzvorkehrungen gegen die Lärmauswirkungen keine Neuerkrankungen als Folge des Vorhabens eintreten und verweisen dazu auf die lärmmedizinischen Gutachten M 8 und M 9.

Für Vorerkrankungen zeigen die TdV auf, dass Kranke empfindlicher, Schwerkranke wesentlich empfindlicher auf Lärm reagieren als gesunde Menschen. Deshalb müsste für kranke Menschen durch geeignete Schallschutzmaßnahmen erreicht werden, dass Innenraumpegel von L_{max} 45 dB(A) nicht überschritten werden. Für einzelne Betroffene, die Vorerkrankungen substanziiert vorgetragen haben, hat der TdV (Flughafen) Vorschläge auf der Grundlage einer medizinischen Einzelfallbeurteilung seines Gutachters Herrn Prof. Dr. Dr. Jansen unterbreitet und in Einzelfällen besondere Schutzvorkehrungen vorgeschlagen.

Es ist für die Anhörungsbehörde ausreichend plausibel, dass in den Lärmbelastungsgebieten auch (chronisch) Kranke leben, die eines besonderen Schutzes bedürfen. Dabei kann nicht davon ausgegangen werden, dass im Anhörungsverfahren alle Fälle erfasst werden konnten, z.B. weil Menschen sich aufgrund ihrer Erkrankung nicht am Verfahren beteiligt haben oder die Erkrankung erst nach Ablauf der Einwendungsfrist auftrat oder bekannt wurde. Es wird deshalb vorgeschlagen, solche Fälle auch dann in die Beurteilung einzubeziehen, wenn sie erst nachträglich substanziiert dargetan werden. Für die innerhalb des Laufs des Verfahrens substanziiert erhobenen Einwendungen zu diesem Sachthema stellt sich das Ergebnis der Anhörung wie folgt dar.

5.1 .....

....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Der TdV schlägt technische Schallschutzmaßnahmen am Wohnhaus ..... bis zum Erreichen eines Innenraumpegels von L_{max} 45 dB(A) vor. Eine Verlagerung des Wohnsitzes sei dann angezeigt, wenn die Belastung am Wohnort des Betroffenen höher ausfällt als prognostiziert oder mit den Schallschutzmaßnahmen die kritischen Werte nicht eingehalten werden.

Die Anhörungsbehörde kommt zu dem Schluss, dass hier besondere Schutzmaßnahmen angezeigt sind. Da die vorgeschlagenen Schallschutzmaßnahmen nur die Innenraumpegel reduzieren und die medizinisch attestierte besondere Lärmempfindlichkeit auch bei der Nutzung der Außenwohnbereiche zum Tragen kommt, ... sollte hier aus präventiv-medizinischen Gründen die Umsiedlung ..... in in ein weniger belastetes Gebiet ernsthaft erwogen werden. Sollte es bei

Schallschutzmaßnahmen bleiben, ist darauf zu achten, dass nicht nur die zum Schlafen geeigneten Räume mit Lüftungseinrichtungen versehen werden.

5.2 .....

....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Der TdV legt, gestützt auf die lärmmedizinische Aussage des Gutachters Herrn Prof. Dr. Dr. Jansen, dar, dass sich aus seiner Sicht zum gegenwärtig überschaubaren Zeitraum die Frage der Umsiedlung ....nicht stellt und verweist zur Begründung auf die zu erwartenden Lärmimmissionen ..... die für den Prognosehorizont 20XX mittlere Maximalpegel von L_{eq3} 67,7 dB(A) tags und 68,4 dB(A) nachts betragen (auf das Überschreiten des kritischen Wertes im Istzustand wird ausdrücklich hingewiesen). Damit könne unter Zugrundlegung eines Schallminderungsmaßes für geschlossene Fenster von 24 dB(A) für die Tages- und Nachtzeit die vom Gutachter angesetzten Innenraumpegel von L_{max} 45 dB(A) erreicht werden.

Entgegen dem Vorbringen des TdV (Flughafen) schlägt die Anhörungsbehörde in diesem Fall vor, das Grundstück ..... in die zu erwerbenden Flächen einzubeziehen und ..... auf Kosten der TdV ein vergleichbares . . . . . .grundstück in einem weniger belasteten Gebiet anzubieten beziehungsweise . . . . zu entschädigen. Zwar werden ausweislich der lärmphysikalischen Gutachten für den Prognosehorizont 20XX am Wohnort ..... keine Lärmwerte erreicht, die bei geschlossenen Fenstern die kritischen Innenraumpegel für Kranke von L_{max} 45 dB(A) übersteigen. Damit sind bei Berücksichtigung von Lüftungseinrichtungen Gesundheitsbeeinträchtigungen zunächst nicht zu besorgen.

Nicht ausreichend berücksichtigt ist dabei allerdings die besondere Situation ..... im Übrigen.
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Die Zusammenschau aller Gründe geben der Anhörungsbehörde Veranlassung, die Umsiedlung ..... vor Eröffnung des ausgebauten Flughafens zu empfehlen.

5.3 .....

....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Der TdV empfiehlt hier auf der Grundlage der gutachterlichen Aussagen von Herrn Prof. Dr. Dr. Jansen Schallschutzmaßnahmen mit Lüftungseinrichtungen, weil für den Prognosefall 20XX der kritische Wert von L_{max} 56 dB(A) innen nachts nur durch ein Schließen der Fenster erreicht werden kann.

Die Anhörungsbehörde schließt sich diesem Vorschlag an. Es wird darüber hinaus empfohlen, dem TdV (Flughafen) wegen der besonderen Gefährdung ..... aufzuerlegen, die Einhaltung der kritischen Werte regelmäßig zu überprüfen.

5.4 .....

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Für den TdV (Flughafen) liegt hier eine besondere Betroffenheit vor. Gestützt auf eine gutachterliche Stellungnahme von Herrn Prof. Dr. Dr. Jansen und nach Auswertung des ..... schlägt er deshalb vor, durch Schallschutzmaßnahmen am Wohnhaus ..... sicherzustellen, dass der für Innenräume von Krankenhäusern einzuhaltende Grenzwert von Lmax 45 dB(A) nicht überschritten wird.

Die Anhörungsbehörde kommt zu der Auffassung, dass durch die vorgeschlagenen Schalldämmungsmaßnahmen für die Innenräume ausreichender Schutz gewährt wird. Solange aber nicht feststeht, dass beispielsweise bei einem Aufenthalt im Freien während eines Überflugs weitere erhebliche Beeinträchtigungen zum Beispiel ..... ausgeschlossen sind, sollte eine Umsiedlung ..... ernsthaft erwogen werden.

5.5 .....

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Der TdV bestreitet unter Verweis auf eine gutachterliche Stellungnahme des Gutachters Herrn Prof. Dr. Dr. Jansen, dass die Erkrankungen vom Fluglärm herrühren oder durch ihn in Zukunft verstärkt werden können. Damit sei angesichts der Ist-Belastung von L_{eq3} 42,6 dB(A) tags und L_{eq3} 32,9 dB(A) nachts und der für den Prognosehorizont 20XX zu erwartenden Belastung von L_{eq3} 49,7 dB(A) nachts nicht zu rechnen.

Dieser Einschätzung schließt sich die Anhörungsbehörde an, zumal die vorliegenden Erkrankungen nicht auf die Belastungen durch Lärm am Wohnort zurückgeführt werden können.

5.6 ....

.....
.....
.....
.....
.....

Der TdV (Flughafen) sieht unter Verweis auf die gutachtliche Stellungnahme von Herrn Prof. Dr. Dr. Jansen darin keine substanziierte Darlegung einer besonderen Betroffenheit und weist darauf hin, dass am Wohnort ..... keine die Erkrankung verstärkenden Lärmimmissionen auftreten. Die für den Prognosehorizont 20XX erwarteten Werte für den Innenraum lägen bei einem gekippten Fenster noch unter den für Rehabilitationskliniken und Altenheime vorgeschlagenen Werten.

Die Anhörungsbehörde sieht im Vortrag ..... ebenfalls keine ausreichend substanziierte Darlegung einer besonderen Betroffenheit. Angesichts der gegenüber anderen Wohnstandorten im Bereich des Flughafens zu erwartenden Lärmpegel ist die Belastung ..... von untergeordneter Bedeutung.

5.7 ....

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Unter Zugrundelegung der Ausführungen ..... hat der Gutachter Prof. Dr. Dr. Jansen das Vorliegen einer besonderen Betroffenheit und die grundsätzliche Notwendigkeit besonderer Schutzmaßnahmen bestätigt. Der Aufforderung, seine Erkrankung durch die Einreichung von Attesten zu belegen, ist ..... bislang nicht nachgekommen.

Aus der Sicht der Anhörungsbehörde spricht viel dafür, dass es sich um einen Fall handelt, bei dem besondere Schutzvorkehrungen angezeigt sind. Die Ausführungen ..... müssen aber durch die Vorlage ärztlicher Atteste noch weiter substanziiert werden, um konkrete Schlussfolgerungen für die Entscheidung zu ermöglichen.

VI. Schadstoffimmissionen/sonstige Immissionen/ generelle Auswirkungen der Immissionen

Ergebnis der Anhörung

Das Vorhaben ist mit erheblichen Schadstoffimmissionen verbunden, die zum weitaus größten Teil von dem Verkehr mit Kraftfahrzeugen herrühren (mehr als 90 %) und nur zu einem vergleichsweise geringen Teil von den Luftfahrzeugen ausgehen. Dies führt nach den plausiblen Prognosen der in den Planunterlagen enthaltenen Gutachten voraussichtlich dazu, dass es mit Ausnahme der Stickoxyde (No,) zu keiner Erhöhung der Schadstoffe in der Luft und im Boden kommt, weil die Verbesserung der Kfz-Technik (Katalysatoren etc.), der Kraftstoffe (unverbleites Benzin etc.), und die Verringerung des Kraftstoffverbrauchs die Mehrbelastung im Zuge des Vorhabens mehr als kompensiert. Diese Prognosen werden untermauert durch die Schadstoffberichte der Länder Berlin und Brandenburg, die eine signifikante Reduzierung der Schadstoffe in der Luft ausweisen und dies auf die o. g. Faktoren zurückführen. Allerdings beziehen sich diese Aussagen auf die Ist-Situation des Jahres 1997. Da die Verringerung der Belastung schon teilweise realisiert ist, kann eine Zunahme der Belastung im Vergleich mit der Situation zu Beginn der Inbetriebnahme des Flughafens nicht ausgeschlossen werden.

Die Schadstoffbelastung der Luft im Vorhabensbereich entspricht den Werten für einen ländlichen Raum und ist damit auch unter Berücksichtigung des Vorhabens nicht besorgniserregend. Allerdings muss hier auch beachtet werden, dass die Region um den ausgebauten Flughafen durch das Projekt nicht / nicht vollständig - je nach Parameter - in den Genuss des oben beschriebenen generellen Rückganges der Schadstoffbelastung kommt.

Die Anhörung machte auch deutlich, dass die Ermittlung der Emissionen und ihrer Ausbreitung sehr schwierig ist und von vielen Faktoren abhängt. Deutliche Defizite bestehen bei den Ausgangsdaten, der sog. Hintergrundbelastung, weil für zahlreiche wichtige Parameter keine ortsbezogenen Messungen vorliegen und von den TdV nur Interpolationen herangezogen werden konnten, die vielfach angezweifelt wurden. Die Anhörungsbehörde rät deshalb, die Messungen nachzuholen, nach Möglichkeit noch vor Abschluss des Verfahrens.

Im humantoxikologischen Gutachten (M 11) wird von den TdV grundsätzlich festgestellt, dass es durch die mit dem Ausbau des Flughafens Schönefeld verbundenen zusätzlichen Immissionen von Schadstoffen aus umweltmedizinisch-humantoxikologischer Sicht nicht zu einer relevanten Erhöhung des gesundheitlichen Risikos der im Einflussbereich lebenden Bevölkerung (einschließlich der Risikogruppen, wie Kinder, Schwangere sowie alter und kranker Menschen) kommen werde. Unter der Voraussetzung der Richtigkeit der Immissionsberechnung wurden im Anhörungsverfahren von den Einwendern und Trägern öffentlicher Belange keine Aspekte vorgetragen, die diese Grundaussage in Frage stellen.

Darstellung der Schwerpunkte im Einzelnen

Aus Sicht der Anhörungsbehörde ergeben sich zu den Sachthemen Schadstoffimmissionen, sonstige Immissionen und generelle Auswirkungen der Immissionen nachfolgende Schwerpunkte:

1. Immissionsermittlung

1 .1 Verwendung offizieller Messergebnisse zur Ermittlung der Hintergrundbelastung

Zahlreich wurde in den Einwendungen und während der Erörterung kritisiert, dass zur Ermittlung der Hintergrundbelastung 1997 auf Messwerte bestehender Immissionsmessstationen zurückgegriffen worden sei,

die zum Teil auf Messdaten aus 1994 bzw. 1995 beruhen würden;

die aufgrund der Entfernung zum Immissionsort nicht repräsentativ seien;

deren Fehlerbreiten nicht angegeben worden seien;

die u.a. bei BaP nur auf der temporären Messstation Schönefeld beruhten.

Zur Bewertung der derzeitigen Schadstoff-Immissionsbelastung im Beurteilungsgebiet seien ganzjährige Immissionsmessungen hinsichtlich bisher beurteilter Schadstoffe und zumindest Ruß, BaP, Benzol, Toluol sowie weiterer festzulegender Schadstoffe an mindestens zwei Orten (z.B. Bohnsdorf und Mahlow/Blankenfelde) unverzichtbar. Das Messstellennetz für die Kontrolle der Luftschadstoffe soll nach Ansicht der Einwender so erweitert werden, dass es

der Dichte des vorgesehenen Messstellennetzes zur Erfassung der Schallimmissionen entspricht.

Der TdV Flughafen hat dazu im Wesentlichen vorgetragen, dass die Messergebnisse aus den offiziellen Messberichten der Länder Berlin und Brandenburg übernommen worden seien, die einer Qualitätskontrolle durch die Länder unterlägen. Auf der Basis der in M 10.5 durchgeführten und dokumentierten Analyse der räumlichen und zeitlichen Verteilung der Schadstoffbelastung in der Umgebung des Flughafens anhand der Messergebnisse der benachbarten Stationen der Länder-Immissionsmessnetze könne in der Umgebung des Flughafens eine relativ homogene Immissionsverteilung festgestellt werden. Die Messstationen Ludwigsfelde, Königs Wusterhausen, Rüdersdorf (Telemetrisches Luftgütemessnetz, Brandenburg), sowie Friedrichshagen und Marienfelde (Messnetz BLUME, Berlin) seien somit auch als repräsentativ für die weitere Beobachtung der Schadstoffbelastung in der Umgebung des Flughafens anzusehen. Die Einrichtung der Messstation auf den Flughafen erfolge in Abstimmung mit dem Landesumweltamt.

Die Entscheidung über zusätzliche Schadstoff-Messungen in der Umgebung des Flughafens müsse dem Planfeststellungsverfahren vorbehalten bleiben. Soweit keine, nur unvollständige Messreihen oder nur Messreihen weiter zurückliegender Jahre vorliegen, kann nach Ansicht der TdV anhand der Darstellung in M 11 nachvollzogen werden, dass die für den Ist-Zustand angenommenen Werte im Bereich der in der Literatur veröffentlichten Werte vergleichbarer Gebiete liegen. Anhand der offiziellen Publikationen der zuständigen Länderbehörden sei in M 10.5 eine Analyse der Immissionssituation in der Umgebung des Flughafens erfolgt. Die Ausbreitung von Luftschadstoffen vollziehe sich auf der Grundlage anderer physikalischer Gesetzmäßigkeiten als die von Lärm.

Während der Erörterung wurde nach Ansicht der Anhörungsbehörde durch die TdV glaubhaft dargelegt, dass die Vorbelastung in dem Untersuchungsgebiet deutlich unter den Grenzwerten der TA Luft liegt und dass die Konzentrationen für Komponenten, für welche es keine Grenzwerte gibt, als gering einzustufen sind. Allerdings kam zu Tage, dass in den Planfeststellungsunterlagen einige Darstellungsfehler enthalten sind, die jedoch keine Auswirkungen auf das Ergebnis haben. So wurde zum Beispiel vom Gutachter des TdV Flughafen in der Verhandlung am 12.07.2001 eingeräumt, dass der in M 10.5 angegebene NO_2-Wert für Erkner durch den Wert 23 zu ersetzen sei.

Messreihen aus früheren Jahren können aus Sicht der Anhörungsbehörde durchaus noch Gültigkeit haben, gelten aber für unterschiedliche Zeiträume und für unterschiedliche Teilbereiche des Untersuchungsgebietes.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde ist es sinnvoll, die Messergebnisse der benachbarten Stationen der Länder-Immissionsmessnetze zur Bewertung der Vorbelastung heranzuziehen, da in der Umgebung des Flughafens eine relativ homogene Immissionsverteilung zu erwarten ist. Dieses Vorgehen wurde auch von den Fachbehörden nicht kritisiert. Da diese Stationen aber nur am Rande des Beurteilungsgebietes liegen, können sie die Vorbelastung des gesamten Gebietes nur unvollständig wiedergeben.

Daher empfiehlt die Anhörungsbehörde, an weiteren Orten im Hinblick auf die wichtigsten Schadstoffe weitere Messungen durchzuführen und somit die fehlenden Messergebnisse bis zur abschließenden Entscheidung über den Planfeststellungsantrag einzuholen. Ein zusammenhängendes und umfassendes Messprogramm würde zu einer sichereren Grundlage für die Ermittlung der Vorbelastung führen.

1.2 Messstelle am Flughafen

Von den Einwendern wurde in der Erörterung vorgetragen, dass alle Werte der Messstation am Flughafen für die Bewertung der Immissionen im Untersuchungsgebiet um den Flughafen herum nicht repräsentativ seien, da der Messzeitraum im Gegensatz zu dem in Gutachten grundsätzlich vorgesehenen einem Jahr nur 9 Monate betragen habe. Ebenso wurde vom MLUR in der Stellungnahme vom 07.07.2000 ausgeführt, dass der Messzeitraum Januar bis September 1998 für die Flughafenmessstation Schönefeld keine für das Jahr repräsentativen Ergebnisse zur Ist-Immissionsbelastung im Untersuchungsgebiet ergäbe. Durch das Fehlen des 4. Quartals werde die Höhe der Immissionen systematisch unterschätzt. Hier ist aus Sicht der Fachbehörde eine Nachbearbeitung durch Vergleiche mit benachbarten Messstationen notwendig.

Die TdV führen im Wesentlichen dazu aus, dass die Daten der Flughafenmessstation ausschließlich orientierenden Charakter hätten bzw. eine zusätzliche Informationsquelle zur Bestimmung der Belastung im Ist-Zustand (1997) (Grundbelastung) darstellten. Die Grundbelastung sei, wie im Gutachten M 10.5 ausführlich beschrieben, aus den Messergebnissen des Jahres 1997 der

Messstationen in der Umgebung des Flughafens (Messnetz BLUME, Berlin und Telemetrisches Luftgütemessnetz, Brandenburg), sowie den Messergebnissen von der Messstation auf dem Flughafengelände abgeleitet worden. Die Messergebnisse der Flughafenstation hätten somit nur eine sehr eingeschränkte Bedeutung für die Ermittlung der Grundbelastung. Durch den Vergleich der Messergebnisse (M 10.5) mit den hieraus für die Grundbelastung abgeleiteten Werten (M 1 1), sowie den offiziellen Darstellungen der zuständigen Länderbehörden, werde die Richtigkeit der Berechnungen bestätigt.

Ob man der Auffassung der TdV, die Grundbelastung aus Messergebnissen entfernter offizieller Messstellen zu berechnen, folgen kann, ist - wie oben ausgeführt - fraglich. Der Vergleich der errechneten Daten mit den Werten der Messstelle ist plausibel. Jedoch sind damit aus Sicht der Anhörungsbehörde, die Zweifel an der Nachprüfbarkeit der Ermittlung der Vorbelastung nicht vollständig ausgeräumt. Insbesondere konnte vom Vorhabenträger nicht nachvollziehbar dargelegt werden, warum der Zeitraum der Messung von Januar bis September 1998 in Schönefeld repräsentativ sei.

Die Anhörungsbehörde empfiehlt daher, weitere Immissionsmessungen bis zur abschließenden Entscheidung über den Planfeststellungsantrag durchzuführen.

1.3 Forderungen nach dauerhaften Messstationen

Im Anhörungsverfahren wurde von den Einwendern und Gemeinden die Installation und der Betrieb von dauerhaften Messstationen in den Bereichen Bohnsdorf, Mahlow, Blankenfelde, Erkner und Schmöckwitz zur Erfassung der Bestandteile und Konzentrationen der Außenluft hinsichtlich der Flugzeugabgase auf Kosten des Flughafenbetreibers gefordert. Die Messungen sollten bei Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses beginnen, um ortsrelevante Vergleichsdaten auch für die Zeit vor der Inbetriebnahme des Großflughafens zweifelsfrei heranziehen zu können.

In ihrer Gegenäußerung verweisen die TdV auf die festgestellte relativ homogene Immissionsverteilung. Die Messstationen Ludwigsfelde, Königs Wusterhausen, Rüdersdorf (Telemetrisches Luftgütemessnetz, Brandenburg), sowie Friedrichshagen und Marienfelde (Messnetz BLUME, Berlin) seien als repräsentativ für die weitere Beobachtung der Schadstoffbelastung in der Umgebung des Flughafens anzusehen.

Aufgrund der Zweifel an der Berechnung der Grundbelastung wird der Planfeststellungsbehörde nach Abstimmung mit der Fachbehörde empfohlen, die Einrichtung von zwei dauerhaften Messstellen östlich und westlich des Flughafens zu beauflagen. Nur so können eindeutige Daten über die von dem Vorhaben ausgehenden Immissionen ermittelt werden, die die Luftfahrtbehörde in die Lage versetzen, ggf. Maßnahmen zur Reduzierung der Schadstoffimmission und zum Schutz der Bevölkerung zu ergreifen.

1.4 Ausbreitungsrechnung zur Ermittlung der Luftfahrzeug- und Kfz-Immissionen

1.4.1 Emissionsdaten des Flugverkehrs

Von den Einwendern wird kritisiert, dass die Abgaswerte sämtlicher Flugzeuge, insbesondere des Typs A3XX, und die daraus resultierenden gesundheitlichen Belastungen nicht im Einzelnen ausgewiesen worden seien. Es fehlten weiterreichende Schadstoffstatistiken. Ferner wurde die Verwendung der ICAO-Emissions-Daten in vielfach vereinfachenden Modellen, insbesondere die Annahme der energieeffizientesten, emissionsärmsten Triebwerksbestückung von Flugzeugen kritisiert. Die für die Flugzeugtriebwerke unterstellten Emissionsminderungen bis zu 50 % würden unrealistisch erscheinen und seien wissenschaftlich nicht belegt, da die NO,-Emissionen infolge der Verbrennungsbedingungen in den Turbinen trotz abnehmenden spezifischen Treibstoffverbrauchs in Zukunft zunehmen würden. Auch für CO sei eine Steigerung der Emissionen anzunehmen.

Die TdV führen im Wesentlichen dazu aus, dass Grundlagen zur Berechnung der Emissionen zunächst die typspezifischen Bewegungszahlen, dann die Zeitangaben für die Bewegungsphasen und die Wegstrecken und schließlich die flugzeug-/triebwerksspezifischen Emissionsfaktoren gewesen seien. Die Emissionen und Immissionen des Flugverkehrs sowie der Triebwerksprobeläufe für alle Szenarien seien dazu in Tabellen (M 10.1) und in Immissions-Rasterkarten (M 10.4) getrennt ausgewiesen worden. Flugzeuge des Typs A 380 hätten emissionsseitig noch nicht berücksichtigt werden können, da noch keine technischen Detailinformationen vorlägen. Allerdings sei unabhängig davon die entsprechende technische Weiterentwicklung der Triebwerke in die Emissionsberechnung eingeflossen.

Im Gutachten M 10 würden folgende Emissionskomponenten ausgewiesen: Kohlenmonoxid, Stickstoffoxide, Benzol, Toluol, Ruß und Benz(a)-pyren. Die

Emissionen bzw. Immissionen organisch-chemischer Stoffe würden wie üblich anhand der Summe flüchtiger organischer Stoffe (VOC) mengenmäßig bestimmt. In einer Untersuchung der Hessischen Landesanstalt für Umwelt (Eickhoff, W. (1998), Emissionen organisch-chemischer Verbindungen aus zivilen Flugzeugtriebwerken, Hessische Landesanstalt für Umwelt, Kassel, 1998) seien im Abgas ziviler Flugzeugtriebwerke 103 organisch-chemische Verbindungen qualitativ und quantitativ identifiziert worden. Damit hätten mehr als 90 % der Masse organischer Stoffe im Abgas von Flugzeugtriebwerken aufgeklärt werden können. Bei den ermittelten Verbindungen handele es sich im Wesentlichen um Alkane, Alkene, Aldehyde, Ketone, aliphatische Verbindungen, sowie Mono- und Diaromaten. Bei der Untersuchung nach polychlorierten Dibenzo-p-dioxinen und -furanen sowie polycyclischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) habe sich gezeigt, dass die Konzentrationen dieser Stoffe im Abgas von Flugzeugtriebwerken unbedeutend seien. Die Abgasmessungen an einer großen Zahl von Flugzeugtriebwerken habe außerdem eine charakteristische Struktur der Konzentrationen organisch-chemischer Verbindungen ergeben.

Die Immissionen organisch-chemischer Verbindungen seien seit den 70er Jahren in speziellen Messprogrammen an den großen Flughäfen in Europa untersucht worden, die keine Hinweise auf einen signifikanten Einfluss des Flugverkehrs auf die Konzentrationen organisch-chemischer Verbindungen in der Luft ergeben hätten. Erhöhte Konzentrationen der PAK seien allerdings im Einflussbereich stark befahrener Straßen, und im Winter durch die Haushaltsheizungen festgestellt worden. Für weitere Einzelkomponenten könne nach Ansicht des TdV davon ausgegangen werden, dass diese entsprechend dem Stand der Wissenschaft hinsichtlich ihrer Einzelwirkung bereits in den Beurteilungswerten für entsprechende Summenparameter oder für die Leitsubstanzen berücksichtigt worden seien.

Die Ausführungen des Antragstellers sind nach Ansicht der Anhörungsbehörde nachvollziehbar. Mit den Schadstoffen Kohlenmonoxid, Stickstoffoxide, Benzol, Toluol, Ruß und Benzo(a)pyren sind die toxikologisch relevanten Komponenten, die in der Emission eines Flughafens auftreten, erfasst. Andere Komponenten von Flugzeugabgasen sind toxikologisch weniger relevant, da sie entweder wesentlich geringer toxisch sind oder in wesentlich geringeren Konzentrationen vorkommen.

1.4.2 Kfz-Prognose

Von den Einwendern wird vorgetragen, dass sie aufgrund des vorhabensbedingten Ausbaus des Straßennetzes und der parallel geplanten Infrastrukturvorhaben (z.B. A 113 neu, B 96 neu) einer Mehrfachbelastung durch Flugverkehr, Straßenverkehr- und Schienenverkehr zur sonstigen Vorbelastung durch Luftschadstoffe ausgesetzt seien. Das MLUR fordert in seiner Stellungnahme vom 07.07.2000 zusätzlich, spezielle Ausbreitungsrechnungen durchzuführen, die eine Bewertung der Immissionen, die aus dem flughafenbedingten motorisierten Straßenverkehr resultieren, im straßennahen Raum in allen betroffenen Ortslagen des Untersuchungsgebietes gestatten.

Das MLUR kritisiert in seiner Stellungnahme ferner, dass die aus dem Gutachten M 16 übernommenen Angaben zum Anteil leichter Nutzfahrzeuge von einheitlich 1,6 % an der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) nicht plausibel seien. Ebenso sei nicht ersichtlich, ob und wie sich der Schwerverkehrsanteil an der DTV für die unterschiedlichen Szenarien verändert.

Die TdV führen dazu aus, dass im Gutachten M 10 des Planfeststellungsantrags Emissionsprognosen für 2 Szenarien beim Ausbau des Flughafens (2007 und 20XX) berechnet worden seien. Dabei sei neben dem Flughafenbetrieb (Starts, Landungen und Rollverkehr, Betankung, Triebwerksprobeläufe, APU-Betrieb, Kfz-Vorfeldverkehr und Betrieb der Energiezentrale) der Kfz-Verkehr auf den öffentlichen Straßen in der Umgebung (auch der A 113 neu, der B 96 neu und der B 179) als Emittent berücksichtigt worden. Die Schadstoffbelastung der Bewohner des Untersuchungsraumes sei durch Berechnung der Ausbreitung der Emissionen des Flughafens und des öffentlichen Kfz-Verkehrs und Addition der Hintergrundbelastung (durch Haushalt, Gewerbe, Industrie sowie Ferntransport von Schadstoffen) ermittelt worden (M 10.5 und M 11).

Die Kfz-Emissionen wurden nach Auskunft der TdV auf Grundlage der Datenbasis des ,,Handbuchs für Emissionsfaktoren“, das im Auftrag des Umweltbundesamtes entwickelt wurde, berechnet. Die Emissionsfaktoren für zukünftige Jahre seien u.a. unter Berücksichtigung der absehbaren Entwicklung der Abgasvorschriften abgeschätzt worden. Die Änderungsraten seien dabei in Abhängigkeit von zukünftigen Grenzwertabsenkungen und Änderungen der Kraftstoffqualität für die betrachteten Schadstoffe unterschiedlich. Die ab

2005 geltenden EURO 4-Werte würden z.B. bei Diesel-Pkw gegenüber den EURO I-Werten zu einer Verringerung der Partikel-Emissionen von 75 % führen während bei den Kohlenwasserstoffen nur eine Verringerung von 50 % zu erwarten sei.

Zu den Anteilen leichter Nutzfahrzeuge und schwerer Lkw führen die TdV aus, dass für die Straßen in der Umgebung des Flughafens keine differenzierten Prognosen zur Verfügung stünden. Für die Berechnung der Emissionen seien deshalb im Gutachten M 10 Annahmen getroffen worden, die sich an den Annahmen der Verkehrsstärkekarten des Brandenburgischen Landesamtes für Verkehr und Straßenbau für 1995 orientiert hätten. Dabei sei berücksichtigt worden, dass aufgrund der zu erwartenden Ansiedlung von Industrie und Gewerbe im Umfeld des ausgebauten Flughafens parallel zur Zunahme des Personenverkehrs auch der Lkw-Verkehr stark zunehmen werde, so dass der Anteil der Lkw am insgesamt stark wachsenden DTV weitgehend unverändert bleiben werde.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde haben sich in der Erörterung keine Anhaltspunkte ergeben, die die Kfz-bedingte Schadstoffprognose der TdV in Frage stellt. Die darin enthaltenen Annahmen werden auch von den Aussagen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung im Bericht ,,Die Luftqualität in Berlin im Jahr 2000" unterstützt. Darin wird eine Abnahme der Verkehrs - Emissionen von 1999 bis 2010 bei Feinstaub (PM IO) um 26 % und bei den Stickoxiden um 37 % in Berlin prognostiziert. Ebenso sind die Annahmen der Antragsteller zum Anteil leichter Nutzfahrzeuge und schwerer Lkw grundsätzlich nicht zu beanstanden.

1.4.3 Meteorologische Bedingungen

Von den Einwendern wird kritisiert, dass ihrer Ansicht nach Informationen zur Ausbreitung von Emissionen entsprechend den dafür relevanten Kenngrößen (Windgeschwindigkeit, Windrichtung, Turbulenzen, thermische Schichtungen in räumlicher und zeitlicher Beziehung) fehlen. In der Erörterung fordern sie, die Messungen an den Grenzen des Flughafens im Bereich der Hauptwindrichtungen zu ergänzen. Der 09.12.1995 wird von einem Einwender aus meteorologischer Sicht als worst-case-Tag für geeigneter gehalten, als der im Gutachten zu Grunde gelegte Tag der höchsten Immissionsrate, an dem eine ausgesprochene Nordströmung mit verhältnismäßig starken Winden geherrscht habe, die auch Schadstoffe von Berlin eingetragen hätten.

Die TdV führen dazu aus, dass der Immissionsberechnung im Gutachten M 10.1 eine auf dem Flughafen Schönefeld gemessene meteorologische Jahreszeitreihe für Windrichtung, Windstärke und Ausbreitungsklasse (Charakterisierung der Turbulenzzustände der Atmosphäre) auf Stundenbasis zugrunde gelegen habe. Damit sei sichergestellt, dass im Planfeststellungsantrag bei der Ermittlung der Gesamtbelastung in der Umgebung des Flughafens die lokale Wettersituation bzw. der entsprechende Schadstofftransport berücksichtigt werde. Es sei, unabhängig von der Inversionshäufigkeit und -Wahrscheinlichkeit, der höchste Immissionstag des Jahres ausgewertet worden. Es seien keine Messwerte bei der Auswahl des Tages berücksichtigt worden. Für den ausgewählten Tag sei eine Ausbreitungsberechnung anhand von Emissionsdaten und meteorologischen Daten durchgeführt worden. Zusätzlich sei auch noch (im Sinne einer worst-case-Betrachtung für die ungünstigste meteorologische Situation) für das unmittelbare Umfeld des Flughafens, wo die höchsten flugverkehrsbedingten Immissionen auftreten, eine Berechnung mit einem Rechenraster mit einer horizontalen Auflösung von 50 m x 50 m durchgeführt worden. Die Ergebnisse dieser Berechnung seien maximale Tages- und Stundenmittelwerte. Die entsprechenden Rasterkarten seien in M 10 dargestellt und diskutiert.

Nach Ansicht der Anhörungsbehörde konnte glaubhaft dargelegt werden, dass die ungünstigste meteorologische Situation bei der Schadstoffberechnung berücksichtigt wurde.

1.4.4 Kritik an den angewandten Multiplikatoren

In Einwendungen und in der Stellungnahme des MLUR vom 07.07.2000 wird die Verwendung eines Faktors von 0,03 g Ruß/kg Kerosin, sowie die Multiplikation von Ruß mit dem Faktor 2 zur Ermittlung der Schwebstaub-immission kritisiert. In der Stellungnahme der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung vom 07.07.2000 wird die Abschätzung der PM 10 (Staubanteil <1 0 mm), Ruß- und Schwebstaubbelastung durch den Kraftfahrzeugverkehr im Teilgutachten 10, Kapitel 10.5 als zu niedrig eingeschätzt, da bei der Berechnung lediglich von den Ruß-Emissionen aus dem Motor ausgegangen worden sei. Die Ruß-Emissionen durch Reifenabrieb, die auch bei Fahrzeugen mit Katalysator und Rußfilter auftreten würden, seien dabei ebenso wenig berücksichtigt, wie die Staubaufwirbelung durch den Straßenverkehr. Diese Quellen werden aus Sicht der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung bei der prognostizierten Verkehrszunahme in gleichem Maße zunehmen und dem

Effekt, den die sauberen Motoren in der Zukunft bewirken werden, entgegenstehen.

Nach Ansicht des MLUR sei es auch falsch, im Sinne einer worst-case-Abschätzung anzunehmen, dass aufgewirbelter Staub eine Korngröße von > 50 um besitze. Damit werde lediglich eine maximale Staubdeposition simuliert (Belästigungswirkung), aber gerade nicht eine maximale Schwebstaubbelastung mit ihrem erheblichen Gesundheitsgefährdungs-Potenzial.

Das MLUR problematisiert zusätzlich die direkte Kopplung der Ruß-Emissionen an die Partikelemissionen im Emissionsmodell Kfz-Verkehr mit der entsprechenden Reduzierung im Szenario 20XX. Die für 2007 prognostizierten höheren verkehrsbedingten Ruß-Emissionen sollten aus Sicht des MLUR konservativ auch zur Bewertung 20XX herangezogen werden.

Die TdV führten zur angesprochenen Kritik aus, dass die Rußemissionen aus Flugzeug-Triebwerken üblicherweise proportional zum Treibstoffverbrauch (0,03 g Russ/kg Kerosin) berechnet würden. Eine Differenzierung dieses Rußemissionsfaktors in Abhängigkeit vom Schub (Laststufe) erfolge in M 10 nicht. Jedoch sei dabei zu berücksichtigen, dass bei moderneren Triebwerken insbesondere bei niedrigem Schub (Rollen am Boden) durch Absenkung der Ausbrandgrade u.a. eine deutliche Verminderung der Rußemissionen erreicht werde. Aus Literaturangaben könne abgeleitet werden, dass der Rußemissionsfaktor bei Taxi-In, Taxi-Out und Approach nur bei etwa 0,01 g Russ/kg Kerosin liege. Insofern liege hinsichtlich der in M 10 berechneten Ruß-Immissionen durch den Flugverkehr eher eine Überschätzung vor.

Die Ruß-Emissionen seien vom TdV nach einem Vorschlag des Umweltbundesamtes aus den Partikel-Emissionen (bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen 60%, bei schweren Nutzfahrzeugen 40 % der Partikelmasse) abgeleitet worden. Im Rahmen einer von der Technischen Universität Berlin durchgeführten Untersuchung (Quantifizierung des Reifenabriebs von Kfz. in Berlin) sei auf Grundlage von Profiltiefenmessungen festgestellt worden, dass ca. 37 % der verkehrlich bedingten Rußemissionen aus Reifen stammten. Der Feinstaubanteil des Reifenabriebes werde zur Zeit auf 10 % geschätzt. Bei der Berechnung der Partikel-Immissionen durch den Baustellenverkehr sei für den aufgewirbelten Staub eine Korngröße > 50 um angenommen worden. Der Ansatz einer kleineren Korngröße würde aus Sicht der TdV hier zu etwas höheren Schwebstaubkonzentrationen und zu etwas niedrigeren Partikel-Depositionsraten führen. Vor dem Hintergrund der allgemein sehr unsicheren

Datenlage bei der Emissionsberechnung aus diffusen, bodennahen Staub-Quellen insbesondere auch im Hinblick auf die Korngrößenverteilungen könnten die in M 10 durchgeführten Emissions- und Immissionsberechnungen aus Sicht der TdV nur als Abschätzung der Immissionsbelastung durch den Baustellenverkehr verstanden werden.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde liegen keine Anhaltspunkte für eine fehlerhafte Verwendung der Faktoren zur Ermittlung der Schwebstaubimmission vor. Hinsichtlich der Immissionsbelastung durch den Baustellenverkehr beinhaltet das Gutachten M 10 die Ungenauigkeiten einer Abschätzung. Auch das spricht für die Empfehlung, zwei dauerhafte Messstellen in Flughafennähe einzurichten.

1.4.5 Rasterdarstellung und Flächenmittelung

Nach Ansicht des MLUR fehlt in den Unterlagen eine komplexe Betrachtung der Auswirkungen des flughafenbedingten motorisierten Straßenverkehrs im straßennahen Raum für betroffene Orte im Untersuchungsgebiet sowohl für die Bau- (insbesondere für das bauintensive Jahr 2006) als auch für die Betriebsphase des Flughafens. Die dazu heranzuziehende 23. BImSchV fordere die punktuelle Betrachtung. Dazu seien die verwendeten Gitterboxgrößen von 1 km x 1 km x 10 m bzw. 50 m x 50 m x 20 m nicht geeignet. Üblich seien Rechengitter mit 3 m Höhe der untersten Gitterzelle, 1 m Tiefe ab Straßenrand und einer Länge je nach Situation von 1 bis 10 m (parallel zum Straßenrand).

Das MLUR führt in seiner Stellungnahme von 07.07.2000 aus, dass sich durch die Flächenbezogenheit der Ergebnisse der Ausbreitungsrechnungen bei der Anwendung punktbezogener Bewertungskriterien Unterschätzungen der prognostisch zu erwartenden Luftschadstoffbelastung ergäben. Diese Unterschätzungen würden sich bei Mittelung der Ergebnisse über größere Areale, so wie teilweise bei den Beurteilungsflächen vorgenommen, weiter verschärfen.

Die TdV weisen darauf hin, dass die Flächenmittelung ein anerkanntes, gebräuchliches Verfahren sei, um mit angemessenem meß- oder rechentechnischem Aufwand und unter Ausgleich lokaler Spitzen und Senken die Belastung der Bevölkerung in ihrem Lebensraum darzustellen. Die zur Beurteilung verwendeten Immissionswerte der TA Luft seien entsprechend in Bezug auf eine 1 x 1 km Belastungsfläche festgelegt. Ergänzend zu den bisherigen Untersuchungen in den Gutachten M 10 und

M 11 seien im Rahmen der Einwendungsbearbeitung auf den 8 Beurteilungsflächen Immissionsberechnungen für die Komponenten Stickstoffoxide, Benzol und PM 10 in 250 x 250 m-Rastern entsprechend den Mittelungszeiträumen der EU-Richtlinie (99/30/EG) durchgeführt worden.

Zur Berechnung der Straßen- und Baustellenemissionen führen die TdV aus, dass eine räumlich hoch aufgelöste Berechnung der straßenverkehrsbedingten Immissionsbelastung z.B. mit einer Auflösung in 1 x 10 x 3 m Gitterzellen üblicherweise nur in stark befahrenen Stadtstraßen mit hoher Randbebauung erfolge. Mit vertretbarem Aufwand seien solche Rechnungen nur für kurze Teilabschnitte (z.B. für wenige 100 m Straßenlänge) durchführbar. Von solchen Rechnungen ausgehend könne nur für wenige Betroffene entlang der Straßen im Umfeld des Flughafens eine räumlich höher aufgelöste Angabe zur Schadstoffbelastung der Luft in ihrer unmittelbaren Umgebung gemacht werden.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde erscheint eine Berechnung der Straßen- und Baustellenemissionen mit einer Auflösung in 1 x 10 x 3 m Gitterzellen für das gesamte Untersuchungsgebiet mit einem nicht vertretbaren Aufwand verbunden. Der Planfeststellungsbehörde wird empfohlen, die Durchführung vereinzelter Prognosen an spezifischen Immissionsorten mit möglicherweise hoher Belastung mit den Fachbehörden abzustimmen.

1.5 Anwendung der EU-Richtlinie 99/30/EG

Nach Ansicht von Einwendern sind die europarechtlichen Normen, insbesondere die Richtlinie 1999/30 EG des Rates vom 22.04.1999 (Grenzwerte Schwefeldioxid, Stickstoffoxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei in der Luft) zur Ermittlung und Bewertung von Luftschadstoffimmissionen anzuwenden. Diese europarechtlichen Richtlinien würden Regelungen zu den Messverfahren und Grenzwerte, die von den im Gutachten M 10 angewandten Messtechniken abweichen bzw. die verwandten Grenzwerte erheblich unterschreiten, enthalten. Die Richtlinie 1999/30/EG legt nach dem Vortrag der Einwender z.B.

- für den Schadstoff NO_2 40 µg/m³ als Jahresgrenzwert fest (Jahres-grenzwert der TA Luft von 80 µg/m³);

- für Stickstoffoxid als Jahresgrenzwert 30 µg/m³ im Kalenderjahr fest;

- für Schwebestaub PM 2,5 als Grenzwert fest.

Der Jahresgrenzwert für Schwebestaub der Richtlinie von 40 µg/m^3 werde dabei bereits im Jahre 2007 überschritten werden. Unter Berücksichtigung der vielfältigen Unsicherheiten der Immissionsprognose seien Überschreitungen des EG-Grenzwertes für NO, nicht auszuschließen.

Das Bezirksamt Köpenick und die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung schließen sich dieser Forderung an. Dabei regen sie an, dass im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens die Luftverunreinigungen anhand der Grenzwerte der 1. Tochterrichtlinie zur Luftreinhaltung (1999/30/EG), die am 19.07.1999 in Kraft getreten sei und deren Grenzwerte ab 2005 bzw. 2010 gelten würden, bewertet werden.

Die TdV weisen zum angesprochenen Problemkreis darauf hin, dass ergänzend zu den bisherigen Untersuchungen in den Gutachten M 10 und M 11 im Rahmen der Einwendungsbearbeitung auf den 8 Beurteilungsflächen die Immissionsberechnungen für die Komponenten Stickstoffoxide, Benzol und PM 10 in 250 x 250 m-Rastern entsprechend den Mittelungszeiträumen der EU-Richtlinie (99/30/EG) durchgeführt worden seien. Unter pessimistischen Annahmen seien nach Addition der errechneten Kfz- und flugverkehrsbedingten Zusatzbelastung für den Endausbauzustand (20XX) in den Beurteilungsflächen keine Überschreitungen der EU-Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit (gemäß Richtlinie 99/30/EG) festgestellt worden.

Die TdV erläutern, dass in der EU-Richtlinie 99/30/EG kein Grenzwert für PM 2,5 genannt werde. Bezüglich NO, weisen sie darauf hin, dass sich die TA Luft-Werte und auch die Werte der EG-Richtlinie auf NO_2 bezögen - im Gutachten MIO seien jedoch die NO,-Konzentrationen (Summe von NO und NO_2) als NO_2 berechnet worden. Dabei sei von einer vollständigen (100 %) Oxidation des emittierten NO zu NO_2 ausgegangen worden (worst case). Auch der Jahresgrenzwert zum Schutz der Vegetation (30 µg NO_x/m³) sei im Mittel unterschritten worden. Nur in wenigen Teilflächen (250 m x 250 m) in unmittelbarer Nähe des Flughafens überschreite die maximale NO_2-Konzentration den Vegetations-Grenzwert geringfügig. Es sei nicht anzunehmen, dass in diesem Bereich bzw. in unmittelbarer Nähe sensible Nutzungen (Gärten oder Erholungsgebiete) stattfinden. Weiterhin sei darauf hinzuweisen, dass bereits nahezu überall in Deutschland die NO_x-Hintergrundbelastung den Grenzwert erreiche bzw. überschreite.

Nach Ansicht der Anhörungsbehörde sind die TdV durch die Vorlage der ergänzenden Berechnungen den Forderungen der Träger öffentlicher Belange und der Einwender nach Berücksichtigung der neuen EU-Richtlinie (1999/30/EG) nachgekommen. Eine Grenzwertüberschreitung ist danach mit Ausnahme des Wertes für die Vegetation nicht zu erwarten.

1.6 Anwendung sonstiger Normen

Das MLUR weist in seiner Stellungnahme vom 07.07.2000 darauf hin, dass bei der Heranziehung der gegenwärtig verfügbaren Grundlagen zur Bewertung der Luftbelastungssituation (22. BlmSchV, TA Luft, VDI-Richtlinien u.a.) Rangfolgen und Anwendungsbereiche unter Beachtung von Vergleichbarkeitskriterien zu berücksichtigen seien. So setze die Beurteilung einer Situation anhand der 22. BlmSchV die punktuelle Betrachtung in einer bestimmten Höhe, vorzugsweise 1,5 m, voraus.

Die TdV führen in ihrer Erwiderung aus, dass unter Berücksichtigung aller relevanten Emissionsquellen am Flughafen und in der Umgebung nach den in M 10 durchgeführten Immissionsprognosen auch im Endausbau keine kritischen Überschreitungen der TA Luft-Werte zu befürchten seien. Sie verweisen zusätzlich auf die ergänzenden Immissionsberechnungen für die Komponenten Stickstoffoxide, Benzol und PM 10 in 250 x 250 m-Rastern entsprechend den Mittelungszeiträumen der EU-Richtlinie (99/30/EG) (s.o.).

Zur Kritik des MLUR führen die TdV aus, dass die Datenbasis aus M 10 streng genommen ausschließlich für eine Beurteilung nach der TA Luft verwendbar sei, die speziell nur für die Genehmigung von Anlagen der 4. BlmSchV anwendbar sei. In Ermangelung einer flughafenspezifischen Regelung sei die TA Luft, wie derzeit generell in Deutschland üblich, ersatzweise auch zur Beurteilung der Luftqualität in der Umgebung des Flughafens angewendet worden. Soweit Beurteilungswerte nur in anderen Regelwerken (z.B. 22. BlmSchV) vorlägen, sowie auch um die zukünftigen Regelungen der EU (99/30EG) bereits informell zu berücksichtigen, seien die entsprechenden Beurteilungswerte in M 11 zum Vergleich ebenfalls benannt, obwohl sie streng genommen andere Bezugswerte erfordern würden.

Die Anhörung hat ergeben, dass die Immissionswerte der TA Luft voraussichtlich eingehalten werden. Die Argurnen ta tion der Td V hinsichtlich der ersatzweisen Anwendung der TA Luft ist nachvollziehbar, da es zur Beurteilung der Luftqualität in der Umgebung des Flughafens keine gesetzlichen

Vorschriften gibt. Hinsichtlich der Forderung des MLUR nach einer punktuellen Betrachtung wird auf den vorangegangenen Abschnitt ,,Rasterdarstellung und Flächenmittelung" verwiesen.

1.7 Ablassen von Kerosin (Fuel dumping)

Großen Raum während der Erörterung und in den Einwendungen nahm das Thema Ablassen von Kerosin ein. Von den Einwendern wird kritisiert, dass in den Antragsunterlagen ausreichende Aussagen zu den Räumen und zum Umfang des Kerosinablassens fehlen würden. Seitens der Einwender wird dabei die vollständige Verdampfung von Kerosin beim Ablassen aus Flugzeugen (Verdampfungstemperatur 180 °C) bezweifelt. Fraglich seien ferner die Kontrollmöglichkeiten, die Information der Bevölkerung und die Beseitigung des Treibstoffes. Von Einwendern wird eine Messung der Kerosinbelastung am Boden des Einfluggebietes gefordert.

Der TdV (Flughafen) verweist in seiner Erwiderung auf Band N (UVS) Kap. 4.1; Seite 5, wo begründet werde, dass durch das Ablassen von Kerosin nicht mit erheblichen Umweltauswirkungen gerechnet werden müsse. Es wird von Seiten des Vorhabenträgers ergänzend dazu ausgeführt, dass ein Kerosinablass grundsätzlich nur im Notfall erfolge, um zu verhindern, dass das zulässige Landegewicht überschritten werde. Treibstoffnotablässe würden von der DFS und den betroffenen Fluggesellschaften erfasst. Folgende Statistik wird dazu vom TdV Flughafen vorgelegt:

Gebiet	**Zeitraum**	**Anzahl der Notfälle**	**Menge im Mittel pro Fall**	**Informations-quelle**
Lufthansaflotte weltweit	1999	15	37,2 t	Deutsche Lufthansa
Lufthansaflotte weltweit	1998	9	30 t	Deutsche Lufthansa

Deutschland	1997	22	keine Angabe	Flughafen Düsseldorf
Deutschland	1992	25	40 t	Hessisches Umweltministerium
Hessen	1990-92	17	ca. 40 t	Hessisches Umweltministerium
Hessen	1987 – 1.Hälfte 2000	47	38,7 t	DFS

Entsprechend der DFS-Betriebsvorschrift (Kapitel ,,Notverfahren“, Abschnitt 6.6.5 „Treibstoffschnellablass“), werde dem Piloten ein Luftraum mit geringem Flugverkehr über einem Gebiet mit möglichst geringer Besiedelung zugewiesen, in dem der Treibstoffablass nicht unter 10.000 feet (3.050 m) Flughöhe erfolgen soll. Kerosin werde beim Notablass mit hohem Druck aus den Tanks gepumpt und verlasse das Flugzeug als Flüssigkeitsstrahl, der in feine Tröpfchen zerfalle, die durch die Wirbelbildung hinter dem Flugzeug fein verteilt würden. Bei einer Ablassrate von 1.600 kg/min, einer Fluggeschwindigkeit von 450 km/h und einer angenommenen Verteilungsbreite von 1 .OOO m ergebe sich eine Verteilung von 0,2 g/m² hinter dem Flugzeug. Die rechnerische Verteilung auf einen unter dieser Fläche liegenden Luftraum in 1.000 m Höhe ergäbe dann eine Konzentration von 0,2 mg/m³.

Bei der feinen Verteilung und dem langsamen Absinken der Tröpfchen könne aufgrund des Dampfdruckes (10 - 15 h Pa bei 38 °C) mit einer erheblichen Verdunstung gerechnet werden, so dass nur noch geringste Mengen den Boden in flüssiger Form erreichen und schließlich dort verdunsten würden. Bisher hätten trotz des Einsatzes empfindlicher Analyseverfahren nach fuel dumps in keinem Fall in Pflanzen- und Bodenproben aus betroffenen Gebieten Verunreinigungen durch Kerosin festgestellt werden können (ADV, 1996). Auch die verbleibende Konzentration in der Atemluft werde extrem gering sein, so dass eine gesundheitlich relevante Exposition der Bevölkerung auf diesem Wege nicht anzunehmen sei.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde ist die Argumentation der TdV zum Thema Kerosinablassen nachvollziehbar. Die Darstellung legt die Vermutung nahe, dass, wenn überhaupt, nur unwesentliche Auswirkungen zu befürchten sind. Daher sind auch die Forderungen nach Messungen der Kerosinbelastung am Boden des Einfluggebietes in diesem Zusammenhang nicht berechtigt.

1.8 Erschütterungen durch den Schienenverkehr

Die Einwender rechnen im Bereich der Schienenanbindung mit erheblichen Erschütterungen beim Bau und Betrieb der Bahn, da tragfähige Schichten für die Bauwerke hergestellt werden müssten. Seitens der Einwender wird in diesem Zusammenhang insbesondere beantragt:

- die Dokumentation des jetzigen Bauzustandes der angrenzenden Bauwerke durch einen von der Holding bezahlten Bausachverständigen;

- die Erstellung eines Bodengutachtens zur vorhandenen Bodenstruktur und zu den zu erwartenden Erschütterungen durch die Bahn;

- die Erstellung eines Fachgutachtens der DB über die zu erwartenden Beeinträchtigungen bzw. Schäden an der Bausubstanz infolge des Ausbaus und Betriebs dieses Anschlusses im Fernverkehr mit einer Geschwindigkeit von 120km/h;

- die Durchführung von Schwingungsmessungen in Häusern bei vorbeifahrender Bahn vor der Durchführung jeder neuen Maßnahme an der Zubringerbahn;

- die Realisierung von erschütterungsverhindernden Bautechniken beim Bau der Bahntrassen.

Der TdV (Schiene) schreibt dazu in seiner Erwiderung, dass ein Baugrundgutachten die Voraussetzung für die Ausführung und Bemessung der Tragschichten bilde und im Rahmen der Ausführungsplanung erstellt werde. Die Tragschichten würden nach dem Stand der Technik so ausgelegt, dass Erschütterungen vermindert würden. Während der Bauausführung neuer Bahntrassen seien die Bestimmungen der DIN 4150 einzuhalten. Für jeden Betroffenen oder für die Bahn selbst würden Maßnahmen unter Zuhilfenahme

der DIN 45673 festgeschrieben. Diese könnten u.a. den Einbau elastischer Elemente in den Oberbau des Schienenweges beinhalten.

Nach Ansicht des TdV (Schiene) kommt es durch die von Eisenbahnstrecken ausgehenden Erschütterungen bei ordnungsgemäßer Bauausführung auch bei höheren Geschwindigkeiten nicht zu Schäden an nahestehenden Gebäuden. Beim Bau von Schienentrassen werde durch eine entsprechende Untergrundvorbereitung eine Erschütterungsminderung erreicht. Für die Baudurchführung würden bei erschütterungsintensiven Arbeiten geeignete Verfahren eingesetzt, um die Erschütterungen zu vermeiden. Gegebenenfalls auftretende Bauschäden würden begutachtet, dokumentiert und geregelt.

Mit Schreiben vom 24.01.2002 hat die DB Netz AG mitgeteilt, dass sie aufgrund von Hinweisen im Rahmen des Erörterungsverfahrens weitere Messungen hinsichtlich erschütterungstechnischer Auswirkungen durchgeführt hat und eine Bewertung dieser erschütterungstechnischen Untersuchung vorgelegt. Wesentliches Ergebnis ist nach Ansicht des TdV (Schiene), dass zukünftig nach Realisierung der Baumaßnahme vereinzelt in angrenzenden Wohnbereichen eine signifikante Erhöung der Vorbelastungswerte eintreten könne. Es könne für folgende Teilwohnbereiche eine Anspruchsberechtigung auf Erschütterungsschutz gegeben sein..... ..... Für die betroffenen Gebäude sollen aus Sicht der DB Netz AG effektive Minderungsmaßnahmen im Bereich des Oberbaus (Verschwenkung der Gleisanlage, Einbaukörper im Unterbau der Gleisanlage) eventuell in Kombination mit passiven Schutzmaßnahmen am Wohnobjekt planerisch umgesetzt werden. Während der Bauarbeiten müsse durch die Wahl geeigneter Baugeräte, sowie durch Maßnahmen an Geräten dafür Sorge getragen werden, dass Schäden an Gebäuden sowie Beeinträchtigungen von Personen in Gebäuden weitgehend vermieden werden.

Nach Aufforderung durch die Anhörungsbehörde legte der TdV (Schiene) mit Schreiben vom 08.04.2002 eine erschütterungstechnische Untersuchung von Obermeyer, Institut für Umweltschutz und Bauphysik vor. Damit kamen die TdV der Forderungen in den Einwendungen nach Erstellung eines Bodengutachtens zur vorhandenen Bodenstruktur und zu den zu erwartenden Erschütterungen durch die Bahn, sowie nach Schwingungsmessungen nach. In der Untersuchung wurden anhand einer Auswahl von 25 ,,repräsentativen“ Gebäuden in Bohnsdorf und Selchow (für Kienberg wurde keine Zutrittserlaubnis erteilt) unter Einsatz einer Vibrationswalze zur

Körperschallübertragung Messungen zur Ermittlung gebäudespezifischer Übertragungsfaktoren in verschiedenen Winkeln zur Fassade durchgeführt. Zur Ermittlung der Erschütterungsemissionen wurden im Gegensatz zu den in YM 8 der Planunterlagen enthaltenen Abschätzungen Messungen der Erschütterungsereignisse von S-Bahnen, Nahverkehrszügen und Güterzügen auf der Strecke Grünau – Zeuthen und Ausbreitungsmessungen mit einem Sonderzug mit 8 leeren Güterwagen auf der Tanklager-Zulieferungsstrecke vorgenommen.

Aus Sicht des TdV (Schiene) haben die Messungen im Rahmen der erschütterungstechnischen Untersuchung eine größere Betroffenheit ergeben, als erfahrungsgemäß zu erwarten sei.

Der TdV (Schiene) hat mit Schreiben vom 31.0502 mitgeteilt, dass er bisher noch nicht darüber entschieden habe, ob er im Hinblick auf die Ergebnisse der Erschütterungstechnischen Untersuchung – im Verbund mit der Minderung von Lärmbetroffenheiten – eine Umplanung und damit ein Planänderungsverfahren nach VwVfG Bbg anstrengen oder nach technischen Schutzmaßnahmen wie Bodenaustausch unter dem Gleis, Aufbau eines überwachten Gleises und Schutzmaßnahmen an Gebäuden suchen wolle. Im ersten Falle würden nach Ansicht des TdV (Schiene) zwar einige Betroffenheiten gemindert oder vermieden, andere – insbesondere im Umweltbereich – jedoch neu ausgelöst werden.

Der TdV (Flughafen) hat sich zu der erschütterungstechnischen Untersuchung dahingehend geäußert, dass sich infolge der vorbenannten Untersuchung die Anzahl der potenziell vom Vorhaben durch Erschütterungen Betroffenen erhöhe.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde kann als Ergebnis der erschütterungs-technischen Untersuchung zusammengefasst dargestellt werden, dass in 8 von 25 untersuchten Gebäuden die Anhaltswerte der DIN 4150-2, Erschütterungen im Bauwesen, Teil 2 Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden eingehalten werden. In den restlichen 17 sind in mindestens einem Stockwerk zu einer Tageszeit erhebliche Belästigungen durch Erschütterungsimmissionen nach der Definition der o. g. DIN zu erwarten. Bei der Beurteilung des sekundären Luftschalls werden die vom Gutachter formulierten Anforderungen in 2 der 25 Gebäude in der Nacht nicht erfüllt. Der Gutachter führt aus, dass ca. 30 bis 350 Häuser sich im Einwirkungsbereich der erheblichen Belästigungen (Zahl ist abhängig von der Bausubstanz Betondecken oder Holzbalkendecken) befinden

können und schätzt die Zahl der betroffenen Häuser auf ca. 150. Aufgrund der gegenwärtigen Planung sind daher Auswirkungen der Erschütterungen auf den Menschen zu befürchten.

Somit hat sich die Zahl der potenziell Betroffenen erhöht. Insbesondere Betroffene mit Häusern mit Betondecken in Bohnsdorf und Selchow konnten nach den ausgelegten Planantragsunterlagen davon ausgehen, dass sie nicht von erheblichen Erschütterungen betroffen sein werden. Dies stellt sich nach der erschütterungstechnischen Untersuchung nunmehr jedoch anders dar.

Der maximale Abstand zum Schienenweg, in dem Erschütterungsbeeinträchtigungen entstehen, wurde nicht konkret benannt. Eine detaillierte Ermittlung der Bausubstanz im möglichen Erschütterungsbereich sowie eine kartografische Darstellung des maximalen Betroffenheitsbereiches fehlt. Als mögliche Maßnahmen zur Reduzierung der Erschütterung empfiehlt der Gutachter einen Bodenaustausch oder die Verlegung der Gleisanlage zur Abstandserhöhung. Konkrete Planungen wurden vom TdV (Schiene) bisher nicht vorgelegt. Hinsichtlich der angekündigten Planungsalternativen wird auf die Ausführungen im Teil Planung verwiesen.

Aus den vorgelegten Gutachten der TdV ergibt sich kein Nachweis, dass Gebäudeschäden durch Erschütterungen mit hinreichender Wahrscheinlichkeit nicht auftreten werden. Die in Band N Kap. 5.5, S. 86 und Band YM 8, S. 10 der Planunterlagen aufgestellte Behauptung, dass die Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 3: Erschütterungen im Bauwesen - zur Beurteilung der Erschütterungswirkung auf Gebäude bei geringen Abständen von 8 m eingehalten seien, ist weder durch die DIN noch durch einen Verweis auf entsprechende Berechnungen belegt. Der Planfeststellungsbehörde wird empfohlen, vom TdV einen Nachweis zur Einhaltung der Anhaltswerte der DIN 4 150-3 nachzufordern.

Sofern sich der TdV (Schiene) nicht für die in seinem Schreiben vom 31.05.2002 aufgezeigte Alternative einer Umplanung entscheidet, empfiehlt die Anhörungsbehörde im Rahmen der Vorbereitung der abschließenden Entscheidung über den Planfeststellungsantrag die Bausubstanz von den maximal 350 betroffenen Häusern sowie den Erschütterungswert, ab dem mit Gesundheitsauswirkungen zu rechnen ist, zu ermitteln. Im Rahmen der abschließenden Entscheidung sollten Maßnahmen festgelegt werden, die den Schutz der potenziell von den Erschütterungen Betroffenen sowie der Gebäude sicherstellen. Hinsichtlich der durch die Erschütterungen möglicherweise in ihrer

Substanz gefährdeten Bauwerke regt die Anhörungsbehörde die Beauflagung von beweissichernden Maßnahmen zwecks Feststellung des baulichen Zustandes vor der Verwirklichung des Vorhabens an.

1.9 Einzelne Stoffe

Bei der Ermittlung der Immissionsbelastungen wird in den Einwendungen im Wesentlichen die Berücksichtigung der nachfolgend aufgeführten einzelnen Stoffe und Stoffgruppen problematisiert:

Die Kerosinverbrennung führe zu mehr als 80 toxischen Verbindungen, u.a. auch sog. Xenoöstrogene, deren Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit noch nicht bekannt seien. Es fehle eine Betrachtung von Schadstoff-Umwandlungen (Bildung von Sekundärschadstoffen z.B. aus Benzol, katalytische Funktion von Luftschadstoffen und deren Akkumulation in der Luft. Eine konkrete Abschätzung von Umwandlungen von NO zu NO_2, sowie eine Modellierung der Ausbreitung auf dem flachen Land fehle.

Die TdV führen zu den vorgenannten Kritikpunkten im Wesentlichen aus, dass die Emissionen bzw. Immissionen organisch-chemischer Stoffe üblicherweise anhand der Summe flüchtiger organischer Stoffe mengenmäßig bestimmt würden. In einer Untersuchung der Hessischen Landesanstalt für Umwelt seien im Abgas ziviler Flugzeugtriebwerke 103 organisch-chemische Verbindungen qualitativ und quantitativ identifiziert worden. Damit hätten mehr als 90 % der Masse organischer Stoffe im Abgas von Flugzeugtriebwerken bestimmt werden können. Bei den ermittelten Verbindungen handele es sich im Wesentlichen um Alkane, Alkene, Aldehyde, Ketone, aliphatische Verbindungen, sowie Mono- und Diaromaten. Bei der Untersuchung nach polychlorierten Dibenzo-p-dioxinen und -furanen, sowie PAK habe sich gezeigt, dass die Konzentrationen dieser Stoffe in Flugzeugtriebwerken unbedeutend seien.

Die TdV geben ferner an, dass die Immissionsmessungen an den Flughäfen und in ihrer Umgebung keine Hinweise auf einen signifikanten Einfluss des Flugverkehrs auf die Konzentrationen organisch-chemischer Verbindungen in der Luft ergeben hätten. Erhöhte Konzentrationen der PAK seien allerdings im Einflussbereich stark befahrener Straßen, sowie im Winter durch die Haushaltsheizungen festzustellen. Für den beantragten Ausbau des Flughafens Schönefeld seien im Gutachten M 10 die zu erwartenden B(a)P-, Benzol- und Toluol-Konzentrationen als Leitkomponenten für die organisch-chemischen Stoffe bzw. für die PAK berechnet worden. Für weitere

Einzelkomponenten sei davon auszugehen, dass diese entsprechend dem Stand der Wissenschaft hinsichtlich ihrer Einzelwirkung bereits in den Beurteilungswerten für entsprechende Summenparameter oder für die Leitsubstanzen entsprechender Emissionsprofile berücksichtigt worden seien.

Falls sog. Xenoöstrogene wie Bispherol und verwandte Verbindungen tatsächlich bei der Verbrennung des Kerosins entstehen sollten, seien sie in sehr geringen Konzentrationen in der Luft vorzufinden, so dass sie praktisch nicht mehr detektierbar seien und keine nachweisbaren Wirkungen auf den Menschen entfalten könnten. Für das Vorhaben seien daher diese Substanzen als irrelevant einzustufen.

Zum Thema Ozonbildung führen die TdV aus, dass unter der Einwirkung von Sonnenlicht (UV-Strahlung) in der freien Atmosphäre Ozon aus den Vorläuferstoffen Stickstoffdioxid (NO_2) und Kohlenwasserstoffen (VOC) entstehe. Eine modellhafte Berechnung der beim Ausbau des Flughafens zu erwartenden Ozonkonzentrationen sei zur Zeit aufgrund der komplexen Bildungs- und Rückbildungsprozesse noch nicht möglich. Das Gutachten M 10 zeige, dass durch den Ausbau des Flughafens die Emissionen der für die Ozonbildung wichtigsten Vorläufersubstanzen Stickoxide und Kohlenwasserstoffe deutlich zunehmen würden, wobei hiervon bekanntermaßen ein sehr hoher Anteil durch den Straßenverkehr verursacht werde. Aufgrund der überwiegend als Stickstoffmonoxid emittierten Stickoxide werde jedoch vor allem nachts durch Oxidation des NO ein Ozonabbau stattfinden, was dazu führe, dass in der näheren Umgebung des Flughafens nicht mit einer erheblichen Zunahme der Ozonbelastung gerechnet werden müsse. Da die Ozonbildung Zeit benötige, würden die höchsten Ozonkonzentrationen meistens viele Kilometer von den Quellen der Vorläuferstoffe entfernt auftreten. Dies führe häufig dazu, dass innerhalb von Ballungsgebieten niedrigere Ozonkonzentrationen herrschen als in benachbarten ländlichen Gebieten. Der Beitrag lokaler Emittenten an den örtlichen Ozonkonzentrationen sei eher gering (< 10 %).

Aus Sicht der Anhörungsbehörde hat die Erörterung ergeben, dass der Flugverkehr keinen signifikanten Einfluss auf die Konzentration organisch-chemischer Verbindungen in der Luft hat. Dies wurde glaubhaft anhand von Immissionsmessungen an anderen Flughäfen und in deren Umgebung dargelegt.

Eine Beeinträchtigung der menschlichen Gesundheit durch Xenoöstrogene ist nach den Untersuchungen des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen eher unwahrscheinlich (Sondergutachten "Umwelt und Gesundheit" des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen 1999).

Die TdV haben glaubhaft dargelegt,, dass aufgrund der Berechnung von Vorgängersubstanzen eine "Sekundärschadstoffbildung" berechnet wurde. Eine Erhöhung der Konzentration in der näheren Umgebung des Flughafens ist nur bei ungünstigsten (austauscharmen Hochdruck-) Wetterlagen zu befürchten. Die Berücksichtigung der Umwandlung von NO zu NO_2 wurde erläutert und ist nicht zu beanstanden.

1.10 Baustellenemissionen und –immissionen

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung problematisiert in ihrer Stellungnahme vom 07.07.2000, dass eine kritische Phase zur Schadstoffimmission in dem Teilgutachten M 10 nicht ausreichend betrachtet worden sei. In den Jahren 2004 bis 2007 sei mit einer erhöhten Bautätigkeit in diesem Gebiet zu rechnen, wodurch es nach Abschätzung im Teilgutachten M 10 Kapitel 10.2 zu erheblichen Staubemissionen komme. Der Grenzwert der 1. Tochterrichtlinie der EU für PM 10 (ab 2005 dürfen im Jahresmittel $50 \mu g/m^3$ nicht überschritten werden) dürfte aus Sicht der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung in diesen Jahren im Baustellenbereich des Flughafens überschritten werden, wenn nicht zusätzliche Maßnahmen zur Reduktion der Staubentstehung und der Aufwirbelung durch den Lkw-Verkehr unternommen würden. Für das Berliner Gebiet würden sich die angesprochenen Abschätzungsfehler nur geringfügig auswirken. Lediglich beim PM 10 sei eine Zunahme der Hintergrundbelastung am südlichen Stadtrand in den Jahren 2004 bis 2007 zu erwarten, die aber maximal 1 $\mu g/m^3$ betragen dürfe. Da am südlichen Berliner Stadtrand nach den vorliegenden Messungen und Hochrechnungen im Jahre 2005 der dann einzuhaltende EU-Grenzwert von 50 $\mu g/m^3$ deutlich unterschritten werde, würde diese geringe Zusatzbelastung hier nicht zu einer Überschreitung des EU-Grenzwertes führen.

Die TdV führen zur Problematik aus, dass sich im Baujahr 2004, dem Jahr mit den höchsten Partikel-Emissionen, im Nahbereich der Baustelle Partikel-Immissionen von maximal 30 $\mu g/m^3$ im Jahresmittel errechnen würden. Unter Ansatz eines Feinstaubanteils für Sande von 20 % würden sich demnach maximale PM IO-Immissionen durch den Baustellenbetrieb von ca. 6 $\mu g/m^3$ errechnen. Quantitative Aussagen zur PM 1 O-Hintergrundbelastung lägen

wegen zur Zeit noch fehlender flächendeckender Messungen nicht vor. Aus punktuellen Messkampagnen überwiegend an städtischen Hintergrundmessstellen in Deutschland sei jedoch ermittelt worden, dass der mittlere PM IO-Anteil am Schwebstaub rund 83 % betrage. An der Station Marienfelde des BLUME - Messnetzes sei 1998 im Jahresmittel eine äquivalente PM10-Konzentrationen von 24 µg/m³ gemessen worden, an der Station Königs-Wusterhausen des Luftgütemessnetzes Brandenburg 21 µg/m³. Setze man im Sinne einer pessimistischen Betrachtungsweise diese Hintergrundbelastung auch für das Jahr 2004 an, so ergäbe sich demnach im Jahr 2004 eine PM IO-Gesamtbelastung von ca. 27 - 30 µg/m³.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde führt die Staubbelastung im Nahbereich der Baustelle zu keiner Überschreitung des EU-Grenzwertes von 50 µg/m³. Zum Nachweis der Richtigkeit dieser Berechnung wird jedoch der Planfeststellungsbehörde empfohlen, die Schwebstaubimmission durch eine repräsentative Messung während der Bauphase ermitteln zu lassen, um ggf. Auflagen zur Reduktion der Staubentstehung und der Aufwirbelung durch den Lkw-Verkehr zu erteilen.

2. Humantoxikologisches Gutachten

21 Allgemeine Bewertung

Zur allgemeinen Bewertung des humantoxikologischen Gutachtens wird von den Einwendern vorgetragen, dass sich viele der gefährlichen Schadstoffe in der Umwelt akkumulieren würden. Davon seien Kinder besonders stark betroffen, da sie sich noch in der Entwicklung befinden und langfristig Schadstoffe im Körper ansammeln würden. Aussagen, ab wann das gesundheitliche Risiko durch Schadstoffbelastungen relevant sei, fehlten im Gutachten. Bei der Betrachtung der Schadstoffe in den Gutachten werde nur die inhalative Aufnahme berücksichtigt. Eine integrative Betrachtung unter Einbeziehung anderer Aufnahmewege (Nahrungskette, Haut) finde nicht statt. Ferner sei nach Ansicht der Einwender die Auswahl der umweltmedizinischen Methoden im Einzelfall zu begründen.

Das Humantoxikologische Gutachten beziehe sich auf das Konzept der GVP, lasse aber wesentliche Schritte der GVP (z.B. Kobusch und andere (herausgegeben 1997) unbegründet entfallen: u.a. die Bevölkerungsanalyse, die Kommunikation, sowie die Evaluation (Überprüfung der Prognosen). In der

Erörterung am 10.07.2001 wurde von einem Einwender gefordert, wegen des höheren Gesundheitsrisikos im Untersuchungsgebiet eine geschlechts- und alterstrukturierte Bevölkerungsstichprobe zu erstellen.

Die TdV führen zu dieser Kritik aus, dass bei der Darstellung von möglichen Beeinträchtigungen von Betroffenen durch die vorkommenden Schadstoffe in dem humantoxikologischen Gutachten immer von dem jeweiligen sensibelsten Bevölkerungskollektiv ausgegangen werde. Hierbei seien auch Kinder immer mitberücksichtigt.Die zusätzlichen Immissionskonzentrationen im Untersuchungsgebiet seien so gering, dass es nicht zu einem gesundheitlichen Risiko für die Betroffenen kommen werde.

Im vorliegenden Fall des beantragten Flughafenausbaus sei nur die inhalative Aufnahme relevant. Wie die an anderen Flughäfen durchgeführten Untersuchungen zeigten, könne mit hoher Sicherheit angenommen werden, dass sich in der Umgebung des ausgebauten Flughafens durch den Flugbetrieb bzw. die hierdurch zusätzlich zu erwartende Deposition die Schadstoffbelastung des Bodens, der Nahrungs- und Futterpflanzen, sowie der Oberflächengewässer nicht erkennbar erhöhe. Aufgrund dieser nur geringfügigen Depositionen sei erfahrungsgemäß auch keine Anreicherung dieser Stoffe im Boden zu befürchten. D. h., eine zusätzliche Belastung der Nahrungskette und des Trinkwassers über den Luftpfad sei nicht zu erwarten.

Alle bisher im An- und Abflugbereich durchgeführten Pflanzen- und Bodenuntersuchungen sowie Bioindikationsprogramme zeigten keine signifikante flugbetriebsbedingte Zusatzbelastung im Boden, sowie in und auf Pflanzen. Wie eine ADV-Synopse zeige, seien zwischen 1971 und 1995 an allen größeren Flughäfen in Deutschland Pflanzen- und Bodenproben insbesondere auf Schwermetalle und PAK untersucht worden. Parallel hierzu seien häufig Bioindikationsprogramme mit Grünkohl zum Nachweis von PAK, sowie mit Weidegras zum Nachweis von Schwermetallen durchgeführt worden. Die dabei ermittelte Schadstoff-Kontamination im Bereich der Flughäfen unterscheide sich nicht von der Situation in der großräumigen Umgebung bzw. sei vielfach deutlich geringer als im unmittelbaren Einflussbereich stark befahrener Straßen (ADV-Synopse, 1996, ,,Gutachten zur Luft- und Bodenqualität im Flughafenumfeld“ Stuttgart, 24.07.1996 Maghun, J. und andere 2000, ,,Immissionsbelastung im Umfeld des Flughafens München“, UWSF-Z. Umweltchem. Ökotox. 12 (5) 259-268 (2000), GSF und Technische Universität München, 2000)

Im Scoping-Verfahren sei ausdrücklich darauf hingewiesen worden, dass eine Bevölkerungsanalyse im vorliegenden Fall nicht notwendig sei bzw. darauf verzichtet werden sollte. Zur Gesundheitsverträglichkeitsprüfung wurde in der Erörterung am 10.07.2001 ausgeführt, dass diese bisher gesetzlich nicht festgeschrieben, jedoch medizinisch sinnvoll sei, wenn sich in einem Siedlungsgebiet mit gewachsener Struktur eine Neubelastung auf relativ engem Raum mit hohen Konzentrationen, also eine große Nachbarschaftsbelastung, ergebe. Solche lokalen Besonderheiten seien in Schönefeld nicht zu erwarten, vielmehr sei die Situation vergleichbar mit der derzeitigen Belastung im Ballungsraum Berlin im Allgemeinen und eher gering im Vergleich zu anderen Ballungsräumen. Die zu erwartende Steigerung der Schadstoffbelastung sei zu gering, um verwertbare Ergebnisse für eine GVP zu erzielen.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde ist das humantoxikologische Gutachten M 11 plausibel. Auch aus Sicht des Umweltrates im Sondergutachten ,,Umwelt und Gesundheit“ (1999) ist nach dem gegenwärtigen Erkenntnisstand eine Beeinträchtigung der menschlichen Gesundheit durch synthetisch erzeugte hormonähnlich wirkende Stoffe eher unwahrscheinlich.

2.2 Gefährdungsabschätzung von Einzelsubstanzen und Krankheiten

Von den Einwendern wird zu dem Themenkreis Gefährdungsabschätzungen von Einzelsubstanzen und Krankheiten vorgetragen, dass in der Folge des Vorhabens nachteilige Wirkungen auf die Gesundheit (z.B. erhöhtes Risiko von Atemwegs- und Krebserkrankungen), auf Oberflächengewässer, Böden, Pflanzen sowie auf Gebäuden und sonstigen Sachgütern und auf Natur und Umwelt allgemein befürchtet werden. Außerdem werden indirekte Wirkungen auf Ablagerungen von Abgasbestandteilen am Boden befürchtet. Als Folge der negativen lufthygienischen Veränderungen durch (teilweise kanzerogene bzw. toxische) Flugzeugabgase, unvollständig verbrannte Treibstoffe (insbesondere bei der Landung), abrieselndes Kerosin und aufgewirbelte Allergene, sowie der zunehmenden Verlärmung (Dauerlärm, Nachtflug-betrieb; höhere Spitzenpegel) werde eine Zunahme bzw. erhebliche Verschlechterung bei folgenden Krankheiten erwartet:

Krebserkrankungen (wie z.B. Magen-, Darm- und Lungenkrebs);
Neurodermitis (atopica) und generell Allergien;
(vererbliche) allergische Konjunktivitis (Bindehautentzündung);
(exogenes allergisches) Asthma und akute Luftnot, Angstzustände;
Bronchitis und weitere Atemwegserkrankungen;

- (erblicher) Heuschnupfen;
- Rhinitis allergica;
- Bluthochdruck;
- Herz-Kreislauf-Erkrankungen aller Art, Herzrhythmusstörungen, Herzinfarktgefahr/Gefahr akuten Herzversagens;
- Schlafstörungen;
- nervlich/psychische Erkrankungen;
- Schwächungen des allgemeinen Wohlbefindens durch Operationen (z.B. am Herzen) oder Vorerkrankungen (z.B. Krebserkrankungen);
- Rheuma;
- (vererbliche) Urtikaria ;
- Diabetes;
- Magen-Darm-Infektionen und chronische Erkrankungen (z.B. durch Verzehr kontaminierten Gemüses).

In der Erörterung wurde seitens der Einwender außerdem vorgetragen, dass eine Verschlechterung des Gesundheitszustandes von bereits vorerkrankten Personen befürchtet werde. Durch die hohe Schadstoffbelastung werde das Risiko von Blasenkrebs verstärkt.

Die TdV führen in ihrer Erwiderung auf die vorbenannten Argumente im Wesentlichen Folgendes aus: Die Untersuchungen in M 10 und M 11 zeigten, dass die humantoxikologisch relevanten Beurteilungswerte für die Luftschadstoffe Kohlenmonoxid, Stickstoffdioxid, Benzol, Toluol, Ruß und Benzo(a)-pyren durch den Ausbau des Flughafens in der Umgebung nicht in kritischem Maße überschritten würden. Die einzelnen in M 10 und M 11 ermittelten Überschreitungen von Grenzwerten seien dabei wie folgt zu bewerten:

- Die für Kienberg errechnete geringfügige Überschreitung des IW 2-Wertes der TA Luft (98 %-Wert) für NO_2 sei durch einen worst-case-Ansatz für die Umwandlung von NO in NO_2 von 100 % bedingt, der zu einer erheblichen Überschätzung der NO_2-Konzentration führe. In ergänzenden Untersuchungen entsprechend der EU-Richtlinie 99/30/EG hätte gezeigt werden können, dass in den Beurteilungsflächen keine Überschreitungen der EU-Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit für NO_2 erwartet werden müssten.
- Die in M 10 für die Umgebung des Flughafens errechnete Dieselruß-Belastung liege bereits heute (1997), wie auch nach 2007 ohne Ausbau des

Flughafens (2007 ff.) und ebenso im Endausbau (20XX), etwas über den Werten aus ländlichen Gebieten und deutlich unter den üblichen Hintergrundkonzentrationen in Städten (M 11 Kap. 4.3.7). Die Gesamtbelastung übersteige damit in allen Beurteilungsgebieten den LAI-Wert erheblich, bleibe dabei aber weitgehend unverändert. Der Konzentrationswert der 23. BImSchV werde dagegen bei weitem nicht erreicht. Der humantoxikologische Gutachter gehe deshalb davon aus, dass durch den Ausbau des Flughafens die Exposition gegenüber Dieselruß nicht zunehmen wird und damit kein höheres gesundheitliches Risiko als das bisher üblicherweise vorkommende für die sich im Untersuchungsgebiet aufhaltende bzw. dort wohnende Bevölkerung bestehe (M 11).

- Die in M 10 und M 11 durchgeführten Abschätzungen für den Gesamt-Schwebstaub aller Korngrößen führe im Vergleich mit den Grenzwerten für PM 10 verständlicherweise zu einer gravierenden Überschätzung der gesundheitsrelevanten Schwebstaubbelastung. Wie die ergänzenden Untersuchungen entsprechend der EU-Richtlinie zeigten, werde der Grenzwert für den gesundheitsrelevanten Schwebstaubanteil - PM 10 - in den Beurteilungsflächen in der Umgebung des Flughafens nicht überschritten.

- Die ergänzenden Untersuchungen auf der Basis der EU-Richtlinie würden jedoch auch zeigen, dass der Jahresgrenzwert der EU-Richtlinie zum Schutz der Vegetation (30 µg NOx/m³) in wenigen Teilflächen (250 m x 250 m) in unmittelbarer Nähe des Flughafens durch die NO_2-Konzentration geringfügig überschritten werde. Die nach Verursacher differenzierten Immissionsrechnungen würden allerdings in diesen Flächen den öffentlichen Kfz-Verkehr (Autobahn bzw. Landstraße) eindeutig als dominierenden Verursacher ausweisen. Außerdem sei auch nicht anzunehmen, dass in diesem Bereich bzw. in unmittelbarer Nähe sensible Nutzungen (Gärten oder Erholungsgebiete) stattfänden.

Da wie oben beschrieben aus Sicht der TdV die relevanten Beurteilungswerte/ Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit nicht maßgeblich überschritten werden, ist nach Ansicht der TdV mit einer relevanten Erhöhung des gesundheitlichen Risikos der im Einflussbereich des Flughafens lebenden Bevölkerung nicht zu rechnen. Zur chronischen Bronchitis wurde in der Erörterung ausgeführt, dass Stickoxide für diese Krankheit von Bedeutung sein könnten. Wenn die Werte über dem EU-Wert liegen würden, könnte es bei vorerkrankten Personen zu einer stärkeren Beeinträchtigung kommen. Die

Grenzwerte der EU seien aber eingehalten worden. Nach dem Ausbau lägen die Werte erheblich unter der EU-Richtlinie. Auch bei vorbelasteten allergischen Patienten würden daher keine Gesundheitsverschlechterungen eintreten.

Nach Ansicht der Anhörungsbehörde werden die Messwerte des Gutachtens plausibel dargestellt. Insbesondere führt die Reduzierung des Benzolgehaltes in Kraftstoffen zu einer Verminderung der Benzolbelastung. Auch dass die Überschreitung des NO_2-Mittelwertes in Kienberg auf einer worst-case-Annahme beruht, ist plausibel dargelegt.

Die Dieselrußkonzentrationen übersteigen im Untersuchungsgebiet heute wie auch nach dem Flughafenausbau die LAI-Werte und sind, wie im Gutachten M 11 ausgeführt, mit einem relativ hohen Krebsrisiko verbunden. Dieselruß und NO_x gehören zu den Luftschadstoffen, die eine Allergieentstehung fördern und zur Chronifizierung beitragen. Die Erörterung hat ergeben, dass durch den Ausbau des Flughafens eine Erhöhung von Dieselruß nicht zu erwarten und damit kein höheres gesundheitliches Risiko zu befürchten ist.

2.2.1 Einzelfälle zur Verstärkung von Vorerkrankungen

Sehr viele Einwender und Betroffene haben das Vorhandensein von Vorerkrankungen vorgetragen, die sich durch die Zunahme speziell der Luftschadstoffe nachteilig entwickeln würden. Nur im Fall .... wurde das Vorliegen von Vorerkrankungen auch während der Erörterung durch Übergabe einer Amtsärztlichen Bescheinigung, eines Fachärztlichen Gutachtens und ärztlicher Bescheinigungen nachträglich weiter substanziiert. Es ist jedoch davon auszugehen, dass es sehr viel mehr Fälle erheblicher Vorerkrankungen im Vorhabensumgriff gibt, bei denen sich durch Erhöhung der Schadstoffkonzentrationen besondere Betroffenheiten ergeben könnten. Dabei ist zu beachten, dass erheblich Erkrankte nicht im selben Umfang wie gesunde Personen an Erörterungsterminen teilnehmen können und auch Schwierigkeiten haben könnten, ihre Belange anderweit wahrzunehmen. Nach Ansicht der Anhörungsbehörde sind deshalb auch nachträglich auftauchende Erkenntnisse grundsätzlich mit einzubeziehen.

..... leidet ausweislich der Amtsärztlichen Bescheinigung an .....
.....
.....

.....
.....
.....
.....
.....
.....

....., ist .....
.....
.....
.....

Zu diesem Vorbringen wurde von den TdV eine gesonderte Aussage des humantoxikologischen Gutachters Prof. Dr. Eikmann angefordert. Darin wird anerkannt, dass das Krankheitsbild ..... eine erhöhte Sensibilität gegenüber ..... zeige. Es sei aber davon auszugehen, dass sich auf Basis der Immissionsprognose eine quasi unveränderte Immissionssituation ergebe - nur bei Stickstoffoxid läge eine geringfügige Veränderung vor, so dass das jetzt vorhandene gesundheitliche Risiko praktisch unverändert bleibe. Eine Verschlimmerung der Beschwerden sei durch die erwarteten Immissionen nicht zu erwarten. Hinsichtlich der Erkrankung von ..... wird ausgeführt, dass diese nicht auf Luftschadstoffe zurückzuführen seien. Daher werde auch hier keine Veränderung der gesundheitlichen Beeinträchtigungen durch die erwarteten Immissionen erfolgen.

Nach Ansicht der Anhörungsbehörde sind die Feststellungen der TdV nachvollziehbar. Vorbehaltlich weiterer Erkenntnisse hält die Anhörungsbehörde hier keine besonderen Schutzauflagen bezüglich Luftschadstoffe für erforderlich.

..... und .....

.... leidet ausweislich des ärztlichen Attests .....
.....
.....
.....
.....

.....
.....
.....
.....

.....
.....
.....
.....

Zu diesem Vorbringen übergaben die TdV eine schriftliche Stellungnahme des humantoxikologischen Gutachters Prof. Dr. Eikmann. Darin wird anerkannt, dass die jetzt schon vorhandenen Krankheitsbilder von .... im Vergleich zu Normalbevölkerung zu einer höheren Sensibilität gegenüber ..... führen. Auf der Basis der vorliegenden Immissionsdaten bzw. der Prognose ist jedoch davon auszugehen, dass es praktisch zu keiner Veränderung der Schadstoffimmissionssituation komme und damit das jetzt vorhandene gesundheitliche Risiko unverändert bliebe. Eine Verschlimmerung der bestehenden gesundheitlichen Beschwerden von ..... und ..... durch die erwarteten Immissionskonzentrationen sei somit nicht anzunehmen.

Im Gutachten M 11 werde ausdrücklich festgestellt, dass es ,,durch den Ausbau und die Erweiterung des Flughafens Schönefeld durch die damit verbundenen zusätzlichen Immissionen von Schadstoffen aus umweltmedizinisch-humantoxikologischer Sicht nicht zu einer relevanten Erhöhung des gesundheitlichen Risikos der im Einflussbereich lebenden Bevölkerung (einschließlich der Risikogruppen, wie Kinder, Schwangere sowie alte und kranke Menschen) komme. Diese Aussage treffe auch für ..... und ..... zu.

Nach Ansicht der Anhörungsbehörde sind die Feststellungen der TdV nachvollziehbar. Vorbehaltlich weiterer Erkenntnisse hält die Anhörungsbehörde hier keine besonderen Schutzauflagen bezüglich Luftschadstoffe für erforderlich, weil am Wohnort ..... keine Erhöhung der Schadstoffkonzentration in der Luft zu erwarten ist. Eine besondere Empfindlichkeit gegenüber Lärmimmissionen, die über das allgemeine Schutzbedürfnis hinausgehen, ist nicht substanziiert vorgetragen.

2.3 Geruchsimmissionen

Bezüglich der Geruchsimmissionen wird von den Einwendern vorgetragen, dass aus den Planfeststellungsunterlagen unerträgliche Geruchsbelastungen abgeleitet werden könnten. Die mit dem Faktor 5 multiplizierten Stundenmittelwerte der Geruchsbelästigung in Band N, Kap. 5.5 entsprächen etwa den 98-Perzentilwerten. Entsprechende Wetterlagen würden mehrere Tage anhalten. Im Gutachten M 11 S. 95 würden geruchsmindernde Maßnahmen empfohlen, da in einem Bereich bis 1 km vom Flughafengelände Überschreitungen des Geruchsimmissionsgrenzwertes von 10 % der Jahres-stunden berechnet wurden, in denen Gerüche wahrnehmbar seien. Worin diese Minderungsmaßnahmen bestehen sollen, werde nicht angeführt.

Das MLUR trägt in seiner Stellungnahme von 07.07.2000 zu diesem Thema vor, dass die Geruchsvorbelastung zu quantifizieren und der angegebene Zusammenhang zwischen der Kohlenwasserstoffemission auf dem Flughafengelände und der Geruchsemission nachzuweisen sei. Die Methodik der Ausbreitungsrechnung für Geruchsstoffe (LASAT mit Faktor) sei plausibel. Die Annahmen zur Höhe des verwendeten Faktors könnten jedoch nicht beurteilt werden, da die zugrundeliegenden Berichte nicht vorgelegt worden seien.

Die TdV führten zur vorab dargestellten Kritik aus, dass sich entsprechend der Brandenburger Geruchs-Immissions-Richtlinie (GIRL) die Angaben zu Geruchsimmissionen und die entsprechenden Beurteilungswerte immer auf den Zeitraum eines Jahres beziehen würden. Die Angabe der Geruchsimmissionen erfolge daher als Prozentsatz der Jahresstunden, an denen Geruchswahrnehmungen auftreten. Zur Berücksichtigung von Geruchsspitzen würden die berechneten Stundenmittelwerte der Geruchsimmission, die auf der Basis der gesamten meteorologischen Jahreszeitreihe ermittelt worden seien, üblicherweise mit einem Fluktuationsfaktor multipliziert. Dieser Fluktuationsfaktor hänge im Wesentlichen von dem zeitlichen Emissionsverhalten einer Geruchsquelle und der räumlichen Ausdehnung ab. Bei der Emissionsquelle ,,Flughafen“ sei der Ansatz eines Fluktuationsfaktors 5 erfahrungsgemäß eine pessimistische Vorgehensweise und stelle die Obergrenze dar.

Die Geruchsemissionsbelastung und die Kohlenwasserstoffemissionen aus dem Flugzeugbetrieb seien aus Ergebnissen umfangreicher Messungen am

Flughafen Düsseldorf abgeleitet worden. Als Ergebnis dieser Messungen sei ein Geruchsfaktor von 150 Geruchseinheiten pro mg HC abgeleitet worden. Dieser Geruchsfaktor sei den Berechnungen für die hiesigen Planfeststellungsunterlagen zugrunde gelegt worden. Die Berechnung der Geruchsimmissionen sei anhand des LASAT-Modells erfolgt. Mit dem vorgenannten pessimistischen Ansatz (Faktor 5) sei ermittelt worden, dass im Endausbau der Geruchsimmissionswert von 10 % Überschreitungshäufigkeit (GIRL, 1998) nur max. bis zu einer Entfernung von ca. 1 km von der Flughafengrenze überschritten werde. Mit dem realistischen Faktor 1 werde der Geruchsimmissionswert der GIRL für Wohn- und Mischgebiete lediglich innerhalb des Flughafengeländes überschritten. Es könne deshalb angenommen werden, dass es in den Gebieten einer möglichen Geruchsüberschneidung mit der Kläranlage Waßmannsdorf (ca. 2 km Entfernung von der Flughafengrenze) nicht zu belästigenden Geruchsüberlagerungen kommen werde.

Die Anhörung hat ergeben, dass es mit hinreichender Wahrscheinlichkeit nicht zu vorhabensbedingten Geruchsimmissionen außerhalb der Grenze des Flughafens kommen wird. Geruchsmindernde Maßnahmen werden in den Darstellungen des TdV nicht konkret benannt. Es wird vielmehr auf die technische Entwicklung im Flugzeugbau und auf emissionsabhängige Start- und Landegebühren verwiesen. Es wird daher empfohlen, für den Fall einer erheblichen Geruchsbelästigung der benachbarten Bevölkerung entsprechende Maßnahmen vorzusehen.

2.4 Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen

Nach Ansicht der Einwender fehlen konkrete Maßnahmen zur Reinhaltung der Luft und zum Schutz vor gesundheitlichen Beeinträchtigungen durch Schadstoffe.

Die TdV führen dazu im Wesentlichen aus, dass in der zusammenfassenden Bewertung des Gutachtens M 11 Maßnahmen und Empfehlungen für eine Reduzierung der Schadstoffe dargestellt würden. Der Gutachter wende sich mit der Aufzählung emissionsmindernder Maßnahmen in M 11 an alle mit der Entwicklung, dem Betrieb und der Nutzung von Flugzeugen und Fahrzeugen befassten Institutionen, Unternehmen und Personen. Nur so sei im Verkehrsbereich eine signifikante Emissionsminderung zu erreichen. In der Praxis vollziehe sich aufgrund des technischen Fortschritts eine ständige Erneuerung der Flugzeugflotten. Dabei würden alte Flugzeuge in der Regel

durch modernere bzw. verbesserte Typen ersetzt. Ein Schwerpunkt der Verbesserung liege auf den Antriebssystemen, die immer geräuschärmer und treibstoffsparender würden.

In der Flughafenplanung werde unter anderem als Maßnahme zur Emissionsminderung ein Anteil des Schienenverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen von ca. 50 % angestrebt, wie in M 16 dargestellt. Entsprechend sei die Schienenanbindung mit dem im Planfeststellungsantrag vorliegenden Ergebnis geplant worden. Ergänzend dazu seien zur Reduzierung der Flugbetriebs-Emissionen auch emissionsabhängige Start- und Lande-gebühren sowie emissionsarme Verfahren des Rollverkehrs in der allgemeinen Diskussion. Planungen hierzu seien jedoch nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Nach Ansicht der Anhörungsbehörde ergeben sich aufgrund der Ergebnisse der Immissionsermittlung keine zwingenden Maßnahmen zur Reduzierung der Gesundheitsgefahren der Bevölkerung. Allerdings kann der Vorhabenträger sein Ziel, einen 50 %-Anteil des Schienenverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen zu erreichen, nicht selbst durchsetzen. Vielmehr ist das eine Frage des Verhaltens der Verkehrsteilnehmer, auf das die TdV nur lenkend durch eine entsprechende Anbindung des Flughafens an den ÖPNV, durch emissionsabhängige Start- und Landegebühren, durch Parkgebühren usw. Einfluss nehmen können.

2.5 Einschränkungen des Fernseh- und Rundfunkempfangs

Die Einwender fordern Maßnahmen zur Verhinderung oder Minderung der Kommunikationseinschränkungen bei Fernseh- und Rundfunkempfang.

Die TdV sagen für den aus der Sicht höchst unwahrscheinlichen Fall, dass eine Satellitenempfangsanlage nachweislich durch die Luftfahrzeuge gestört werde, zu, das entsprechende Grundstück auf Kosten der TdV zu verkabeln.

Die Anhörungsbehörde empfiehlt die Zusage der TdV, bei nachweislichen Störungen von Satellitenempfangsanlagen die Kosten für die Verkabelung des Grundstücks zu übernehmen, im Rahmen der abschließenden Entscheidung über den Planfeststellungsantrag zu berücksichtigen.

VII. Unfall- und Havariegefahren

Ergebnis der Anhörung

Als Ergebnis der Anhörung zum Thema Unfall- und Havariegefahren ist festzuhalten, dass aufgrund der Anordnung der Start- und Landebahnen sowie der vorläufigen An- und Abflugstrecken am Standort Schönefeld kein erhöhtes Risiko für Unfälle und Havarien besteht. Anhaltspunkte dafür, dass die Wahrscheinlichkeit eines Flugzeugabsturzes oder eines anderen Unfalls mit Luftfahrzeugen am Standort Schönefeld größer ist als an anderen Flughäfen liegen nicht vor. Weder die topographischen noch die meteorologischen Gegebenheiten oder andere Umstände lassen auf eine besondere Gefahr schließen. Wegen der dichten Wohnbesiedlung und der vorhandenen Gewerbegebiete (Waltersdorf und Wildau) in der Nähe des Flughafens können sich jedoch möglicherweise erhebliche Folgen von Katastrophen ergeben. Das von den TdV vorgelegte Gutachten M 21 enthält einige deutliche Mängel, die sich allerdings nicht auf die o. g. Grundaussage auswirken. Auf Verlangen der Anhörungsbehörde wurde es um die Darstellung des Gruppenrisikos ergänzt.

Die TdV haben aufgrund der gesetzlichen Änderung der 12. BImSchV (Bundesimmissionsschutzverordnung) eine ergänzende Unterlage zum Gutachten M 21 nachgereicht. Darin sind zusätzliche Anlagen als gefährdende Anlagen in der Umgebung des Flughafens enthalten.

Die TdV haben auf Verlangen der Anhörungsbehörde einen Plan ,,Leitungsbestand Gashochdruckleitungen Bauschutzbereiche“ erstellt, in dem alle Leitungsträger, sowie auch die Gasübernahmestation enthalten sind. Anhaltspunkte für ein von der Gasübernahmestation und den Gasversorgungsleitungen ausgehendes erhebliches Risiko ergeben sich weder in Bezug auf die Bevölkerung, noch für den Flugverkehr. Aus Sicht der Anhörungsbehörde besteht aufgrund der sich außerhalb des Sicherheitsbereichs befindlichen Gasübernahmestation und der Gasversorgungsleitungen im Bereich des An- und Abflugsektors des Flughafens nach § 12 Abs. 1 Nr. 5 LuftVG (ebenerdig, ohne Berücksichtigung der Höhe nach § 12 Abs. 3 Nr. 2 LuftVG) keine Gefährdung für die Bevölkerung.

Die Anhörung hat auch ergeben, dass das Gutachten M 18 zur Bewertung des Vogelschlagrisikos im Bereich des Flughafens nach dem Stand der

Wissenschaft erstellt wurde. Am Flughafen Schönefeld ist nur ein geringes Risiko durch Vogelschlag vorhanden.

Als Ergebnis der Anhörung ist weiterhin festzuhalten, dass im Bereich der Gemeinden Eichwalde, Zeuthen und Schulzendorf keine niveaufreie Querung der Görlitzer Bahn vorhanden ist und mit einer Verlängerung der ohnehin schon langen Schrankenschließzeiten zu rechnen ist. Wegen des Vorrangs des Schienenverkehrs ist dies auch für den Einsatz von Rettungsfahrzeugen nachteilig. Damit eine schnelle Erreichbarkeit der Katastrophenschutz- und Rettungsfahrzeuge in diesem Bereich gegeben ist, schlägt die Anhörungsbehörde vor, mindestens einen niveaufreien Übergang im Bereich von Eichwalde /Zeuthen vorzusehen.

Darstellung der Schwerpunkte im Einzelnen
Aus Sicht der Anhörungsbehörde ergeben sich aus den Einwendungen und Stellungnahmen zum Sachthema Unfall- und Havariegefahren die nachfolgend aufgeführten Schwerpunkte:

1. Allgemeines zum Flugsicherheitsgutachten M 21

Die TdV haben ein Flugsicherheitsgutachten für den Ausbau des Flughafens Schönefeld (M 21) vorgelegt. Ziel des Gutachtens ist die Bewertung der Flugsicherheit am Flughafen Berlin Schönefeld unter Bezug auf das als Referenz deklarierte Bezugsjahr 1997 und unter Annahme eines prognostizierten Verkehrsaufkommens für den vollständig ausgebauten Flughafen im Jahr 20XX. Die Quantifizierung der Flugsicherheit erfolgte sowohl durch statistische als auch durch lokal verkehrliche sowie flugbetriebliche Kenngrößen. Bestimmt wurde für beide Untersuchungsjahre 1997 und 20XX ein sogenannter Level of Safety (LOS) für den An- und Abflugbereich als Maß der Gefährdung am Luftverkehr beteiligter Personen und Güter. Weiterhin wurde das Risiko Dritter durch den Flugbetrieb ermittelt, wobei hier auf Personen abgestellt wurde, die sich im Nahbereich des Flughafens aufhalten. Es wurde auch die Lage von sicherheitskritischen Anlagen gemäß der 4. BImSchV im Untersuchungsgebiet berücksichtigt. Abschließend erfolgte eine Untersuchung des Einwirkungsbereichs der durch den Flugbetrieb induzierten Wirbelschleppen.

1 .1 Allgemeine Kritik am Flugsicherheitsgutachten M 21

In den Einwendungen und in der Erörterung wurde erhebliche Kritik an dem vorgelegten Flugsicherheitsgutachten M 21 geäußert. Die Unfall- und Havariegefahren seien im Gutachten unterschätzt worden (z.B. erhöhtes Risiko bei Starts und Landungen von Flugzeugen, Unfälle aus der Vergangenheit nicht betrachtet oder Abweichung von geplanten Flugrouten nicht berücksichtigt). Das Gutachten weise zusätzlich mathematische Fehler auf, so dass das Ergebnis nicht korrekt sein könne. Die Angaben in den Tabellen seien durchgängig nicht oder fehlerhaft bezeichnet.

Die TdV führten dazu aus, dass die als fehlend gerügten Punkte im Gutachten ausführlich beschrieben und einer Bewertung unterzogen worden seien. Auch entspreche die zu Grunde gelegte mathematische Berechnung der gängigen Praxis. Sie räumten im Rahmen der Erörterung ein, dass durchgängig Druckfehler im Gutachten M 21 vorhanden seien. Allerdings hätten diese keinen Einfluss auf den errechneten Gefährdungswert. Die Stellungnahme der TdV auf das Schreiben des ..... vom 26.052002 zu dieser Problematik steht noch aus.

Es wurde berechtigte Kritik am vorgelegten Flugsicherheitsgutachten M 21 geäußert. Aus Sicht der Anhörungsbehörde handelt es sich um ein Darstellungs- und nicht um ein Ergebnisproblem, so dass die Ergebnisse des Gutachtens M 21 als Grundlage der abschließenden Entscheidung verwendet werden können.

1.2 Aktualisierung des Flugsicherheitsgutachtens M 21

In den Einwendungen und in der Erörterung wird wiederholt kritisiert, dass im Gutachten M 21 weder das Tanklager, das Gaslager in Köpenick noch die Ammoniakanlage sowie 110 kV-Stromleitungen als gefährdende Anlagen berücksichtigt seien.

Die TdV teilten dazu mit, dass nach Einreichung des Planfeststellungsantrages im Mai 2000 eine Überarbeitung der 12. BImSchV in Kraft getreten sei, die eine geänderte Einstufung der Anlagen in Gefährdungsklassen vorsehe. Die Novellierung der 12. BImSchV habe zu einer geänderten Einteilung der relevanten Betriebsbereiche bzw. Anlagen im Betrachtungsgebiet geführt.

Daher sei eine Aktualisierung des Flugsicherheitsgutachtens M 21 nachgereicht worden.

In der Ergänzung zum Gutachten M 21 seien entsprechend dem neuesten Stand der 12. BImSchV alle Störanlagen im Umkreis des Flughafens erfasst worden. Die Informationen, welche Anlagen als gefährdend einzustufen seien, seien von den Immissionsschutzämtern eingeholt worden. **Zu** den gefährdenden Anlagen zählten u.a. auch das Gaslager in Köpenick, das Tanklager, die Ammoniakanlage und das Klärwerk Waßmannsdorf. Stromleitungen würden nicht als Störanlagen im Sinne der 12. BImSchV angesehen und seien deshalb nicht enthalten.

Im Vergleich des ursprünglichen Gutachtens M 21 mit der ergänzenden Betrachtung sei festzustellen, dass sich keine wesentliche Änderung der Risikowerte ergäbe und nur ein geringer Zuwachs hinsichtlich der Größen der Risikoflächen zu erkennen sei.

Die TdV haben aufgrund der gesetzlichen Änderung der BImSchVO eine ergänzende Unterlage zum Gutachten M 21 nachgereicht. Darin sind unter anderem die von den Einwendern vorgetragenen Einrichtungen als gefährdende Anlagen in der Umgebung des Flughafens enthalten. Damit liegt eine vollständige Erfassung der gemäß der 12. BImSchVO geltenden gefährdenden Anlagen vor, die als Grundlage für die abschließende Entscheidung dient.

1.3 Betrachtung des Gruppenrisikos

Seitens der Einwender wurde wiederholt kritisiert, das im Gutachten M 21 keine Betrachtung des Gruppenrisikos in der Umgebung des Flughafens Schönefeld enthalten sei. Die Betrachtung des individuellen Risikos allein reiche zur Abschätzung der Gefährdung nicht aus Es wird insbesondere auf die Arbeit von Herrn Piers aus Holland verwiesen, in der das Gruppenrisiko von chemischer Industrie, Straßen- und Bahntransport und Flugwesen untersucht wurde. Die Einwender forderten in diesem Zusammenhang, dass auch eine Analyse der Terroranschläge vom 11.09.2001 vorzunehmen sei.

Laut Aussage der TdV ist im Flugsicherheitsgutachten M 21 nur das Einzelrisiko als zentrale Größe des sogenannten ,,Externen Risikos“ ermittelt worden. Um eine vollständige Abschätzung des Risikos vornehmen zu können, hielt die Anhörungsbehörde es für erforderlich, die Betrachtung des Gruppenrisikos von den TdV nachzufordern. Im Rahmen der Erörterung wurden deshalb die TdV

aufgefordert, die Betrachtung des Gruppenrisikos im Umfeld des Flughafens Schönefeld nachzureichen.

Die TdV reichten im Februar 2002 die Betrachtung des Gruppenrisikos in der Umgebung des Flughafens als Ergänzung zum Gutachten M 21 ein. Als Ergebnis sei festzuhalten, dass das Gruppenrisiko von der Anzahl der Betroffenen abhänge und mit steigender Anzahl der Zeitraum von Drittschädigungen zunehme.

Als Beispiel wurde angeführt, dass für eine Gruppe von 5 oder mehr Betroffenen ein Gruppenrisiko von 1,2 x IO-$^{?}$ ermittelt worden sei. Dieser Wert entspreche einem Zeitraum von ca. 81 Jahren. Für eine Gruppe von 20 oder mehr Betroffenen ergäbe sich ein Gruppenrisiko von $3{,}8 \times 10^{-3}$. Dieser Wert entspreche einem Zeitraum von ca. 266 Jahren. Für eine Gruppe von 60 oder mehr Betroffenen könne ein Gruppenrisiko von $4{,}4 \times 10^{-5}$ abgeleitet werden. Dieser Wert entspreche einem Zeitraum von 23.000 Jahren.

Nach Ansicht der TdV seien keine besonderen Faktoren erkennbar, die das Gruppenrisiko im Betrachtungsraum gegenüber anderen Flughäfen vergleichbarer Verkehrsbelastung höher erscheinen lassen. Drittschädigungen am Boden seien sehr seltene Ereignisse, langjährigen Auswertungen zufolge liege die Anzahl der Drittbetroffenen bei ungefähr 0,5 pro Unfall. Die jährliche Anzahl von Drittbetroffenen hätte in den letzten 20 Jahren unter einem Wert von 75 Drittbetroffenen im Jahr 5 gelegen. Es werde darauf hingewiesen, dass aufgrund der geringen Datenmenge Rückschlüsse auf einzelne Flughäfen nicht verlässlich getroffen werden könnten.

Eine Analyse der Vorfälle des 11. September 2001 wie auch andere auf terroristisches Eingreifen zurückgehende Unfälle seien nicht in die Betrachtungen einbezogen worden. Bei diesen Anschlägen handele es sich um Katastrophen, die nicht mit einem bestimmten Flughafen in Verbindung gebracht werden können.

Die TdV sind der Forderung nach Betrachtung des Gruppenrisikos in der Umgebung des Flughafens nachgekommen. Nach Ansicht der Anhörungsbehörde erscheint die Betrachtung plausibel und damit als Grundlage für eine abschließende Entscheidung geeignet.

1.4 Berücksichtigung der Wirbelschleppen

Seitens der Einwender und TÖB wurde vorgetragen, dass Wirbelschleppen ein erhöhtes Unfallrisiko für Gebäude (Dächer) und für nachfolgende Luftfahrzeuge darstellten, das bisher unberücksichtigt geblieben sei.

Die TdV führten dazu aus, dass im Gutachten M 21 die Problematik der Wirbelschleppen dargelegt sei. Eine Gefährdung durch Wirbelschleppen parallel anfliegender Luftfahrzeuge könne weitestgehend ausgeschlossen werden. Zwar sei ein Absinken der Wirbelschleppen bis auf 50 m bzw. 30 m möglich, jedoch sei ein Absinken der Wirbelschleppen auf unter 30 m und damit eine Einwirkungen auf Gebäude entsprechender Höhe eher unwahrscheinlich, könne aber im Einzelfall nicht völlig ausgeschlossen werden.

Nach Ansicht der Anhörungsbehörde ist die Problematik der Wirbelschleppen an- und abfliegender Flugzeuge ausreichend betrachtet und nachvollziehbar dargelegt worden.

1.5 Berücksichtigung der Gasübernahmestation in Waltersdorf/ Gasleitungen

Die Einwender und Betroffenen trugen vor, dass das Gutachten M 21 unvollständig sei, weil sowohl die Gasübernahmestation in Waltersdorf im Bereich des An- und Abflugsektors des Flughafens, als auch die Gashochdruckleitungen verschiedener Gasversorgungsunternehmen nicht in den Planunterlagen enthalten seien. Das durch diese Einrichtungen im Zusammenhang mit dem Flugbetrieb erhebliche Risiko für die Bevölkerung sei nicht berücksichtigt worden. Insbesondere auch durch das Austreten von Gaswolken bestünde eine Gefährdung für den Flugverkehr.

Die TdV führten dazu aus, dass kein Handlungsbedarf bezüglich der Gasübernahmestation sowie deren Leitungen gesehen werde. Die Gasübernahmestation stelle keine Gefährdung für den Flugverkehr dar, weil sie sowohl im Regelfall als auch bei möglichen Fehlanflugverfahren nicht überflogen werde. Es bestünden Absprachen zwischen den TdV und der Flugsicherung, wie im Fall eines Gasablassens an der Station zu verfahren sei. Es wird darauf hingewiesen, dass die Genehmigung für die Gasübernahmestation nach Genehmigung des bestehenden Flughafens erteilt worden sei. Die Gasübernahmestation befinde sich nicht im geplanten Anflugsektor, sondern ca. 900 m von diesem entfernt.

Die TdV berufen sich darüber hinaus auf ein vom Ministerium für Wirtschaft des Landes Brandenburg in Auftrag gegebenes Gutachten, in dem die Frage der Gefährdung des Flugverkehrs durch die Gasübernahmestation und die Gasleitungen nochmals bewertet worden sei. Als Ergebnis sei festzustellen, dass die Gasübernahmestation keine Gefahr für den Flugverkehr darstelle. Das Unfallrisiko für Flugzeuge werde durch die Gasleitungen nicht erhöht und eine Explosionsgefahr bestehe nicht, weil ein Luftgasgemisch im freien Raum verpuffe.

Im Rahmen der Erörterung hat die Anhörungsbehörde die TdV aufgefordert, einen Plan zu erstellen, in dem alle Leitungsträger sowie auch die Gasübernahmestation enthalten sind. Die TdV haben im Mai 2001 den Plan ,,Leitungsbestand Gashochdruckleitungen Bauschutzbereiche“ übergeben.

Anhaltspunkte für ein erhebliches Risiko sowohl für die Bevölkerung als auch für den Flugverkehr ergeben sich daraus nicht. Aus Sicht der Anhörungsbehörde besteht deshalb wegen der sich außerhalb des Sicherheitsbereichs befindlichen Gasübernahmestation und der Gasversorgungsleitungen im Bereich des An- und Abflugsektors keine Gefährdung für die Bevölkerung. Auch nach Aussage des Vertreters der DFS sind unkontrollierte Ausblasvorgänge auszuschließen. Er erklärte darüber hinaus, dass zwischen der DFS und den TdV entsprechende Vereinbarungen zur Gewährleistung der Sicherheit des Flugverkehrs im gegenwärtigen Betrieb getroffen sind, die auch für das Ausbauvorhaben beibehalten werden. Erforderlichenfalls könne die DFS für die Zeit der Ausblasvorgänge die Luftfahrzeuge von diesem Bereich fernhalten.

2. Topographische Lage des Standortes

Nach Meinung der Einwender und Betroffenen weise der Standort Schönefeld wegen hoher Nebelhäufigkeit im Herbst, Winter und Frühjahr eine erhöhte Absturzgefahr auf, so dass der Standort ungeeignet sei.

Die TdV teilen dazu mit, dass grundsätzlich der Unfallgrund ,,Wetter“ bei der allgemeinen Luftfahrt mit ca. 20 % und bei gewerblichem Verkehr mit ca. 5 % angegeben werde. Das flugklimatologische Gutachten Schönefeld M 14 des Deutschen Wetterdienstes weise Einschränkungen der Sichtbedingungen nach Cat II (Sichtweite unter 400 m und /oder Hauptwolkenuntergrenze unter 100 ft.) nur zu 1 % aller Stunden aus. Auch eine Recherche der NTSB- Datenbank nach

den Unfallgründen liefere keinen erheblichen Zusammenhang mit Nebelhäufigkeiten.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde ist Schönefeld und auch die Umgebung aufgrund der topografischen Lage und der Witterungsverhältnisse als Flughafenstandort geeignet, da keine besonderen Gefährdungen vorhanden sind. Anhaltspunkte für Nebelhäufigkeiten oder sonstige Besonderheiten liegen nicht vor.

3. Vogelschlagrisiko (M 18)

Laut den Einwendern und Betroffenen und den TÖB sei das im Vogelschlaggutachten M 18 angegebene Risiko zu gering eingeschätzt worden. Es bestehe eine höhere Wahrscheinlichkeit von Flugzeugabstürzen durch Vogelschlag als dargestellt. Der Untersuchungsraum zur Beurteilung des Vogelschlagrisikos sei erheblich zu vergrößern, um das Gefährdungspotenzial richtig abschätzen zu können.

Die TdV weisen auf das Gutachten M 18 ,,Bewertung des potenziellen Vogelschlagrisikos im Bereich des Flughafens Berlin-Schönefeld“ hin, das Bestandteil der Planunterlagen ist. Ein erhöhtes Vogelschlagrisiko sei am Standort Schönefeld nicht gegeben. Bei Durchführung der im Gutachten empfohlenen Maßnahmen auf dem Flughafengelände und in der Umgebung des Flughafens bestehe ein geringes Risiko an Abstürzen durch Vogelschlag. Die TdV verweisen dazu auf die Vogelschlagrate (Quote der Vogelschlagereignisse bezogen auf 10.000 Flugbewegungen), die in Schönefeld von 15 vor der Wende auf ca. 6 in den letzten 10 Jahren zurückgegangen sei. Bei entsprechenden biotopverändernden Maßnahmen am und um den Flughafen werde ein Rückgang auf 4 für möglich gehalten. Die Einstufung reiche von 2 = sehr günstig bis 8 = ungünstig.

Laut den TdV sei im Gutachten M 18 u.a. zwischen zwei Arten von Vogelschlag zu unterscheiden. Es gäbe den großräumigen Vogelzug, in dem die Vögel im Frühjahr zwischen vier und sechs Wochen und im Herbst zwischen acht und zehn Wochen in einer Höhe von über 1.000 m über Mitteleuropa hinwegfliegen würden. Das Risiko von Kollisionen mit Flugzeugen werde als nicht bedeutsam eingeschätzt.

Daneben gäbe es den regionalen Pendelzug, der als größeres Risiko angesehen wird. Bei einer Verweildauer von 250 Tagen im Jahr und zwei Flügen am Tag ergäben sich für ein Tier 500 Kollisionsmöglichkeiten. In den Sommermonaten fänden sich ca. 30.000 Tiere am Rangsdorfer See ein. Wenn diese Tiere ihre Nahrungsplätze in östlicher Richtung aufsuchen, kreuzten sie die An- und Abflugrouten der Flugzeuge. Im möglichen Kreuzungsbereich befänden sich die Flugzeuge mindestens in 400 m Höhe, während die Flughöhe der Vögel ca. 150 m betrage. Mit Kollisionen mit Flugzeugen sei daher nicht zu rechnen. Aus Sicht der TdV sei der Untersuchungsraum entsprechend der Unterrichtung nach § 5 UVPG sinnvoll abgegrenzt. Die Höhe sei so gewählt worden, dass jedes Ereignis in der Vogelschlagstatistik erfasst werde. Die kritischen Pendelbewegungen der Vögel befänden sich in einer Höhe von 100 bis 150 m. Diese Höhen seien untersucht worden. Eine Ausweitung des Untersuchungsraumes erscheine nicht erforderlich, da über 150 m Höhe keine Tiere vorkämen. Die Vögel würden in der Regel eine bestimmte Höhe nicht verlassen.

Die Anhörung hat ergeben, dass das Gutachten M 18 zur Bewertung des Vogelschlagrisikos im Bereich des Flughafens von nachvollziehbaren Voraussetzungen ausgehe. Die TdV haben überzeugend vorgetragen, dass am Flughafen Schönefeld nur ein geringes Risiko durch Vogelschlag vorhanden ist. Insbesondere die Höhe des Untersuchungsraums wurde so gewählt, dass die zu erwartenden Ereignisse erfasst werden konnten. Darüber hinausgehende Untersuchungen in anderen Höhen bringen keine neuen Erkenntnisse, da die Flughöhe der Vögel weit unter den an- und abfliegenden Flugzeugen liegt. Es kann davon ausgegangen werden, dass eine erhöhte Unfallgefahr durch Vogelschlag am Standort Schönefeld nicht gegeben ist. Der großräumige Vogelzug im Frühjahr und Herbst ist kein besonderes Problem des Standorts Schönefeld.

4. Erhöhte Unfallgefahr durch Gefahrguttransporte

Aus Sicht der Einwender und Betroffenen werde durch Gefahrguttransporte der Deutschen Bahn AG (Anschlussbahn zum Tanklager) ein erhöhtes Unfallrisiko, insbesondere im Bereich von Bohnsdorf befürchtet, das nicht berücksichtigt worden sei. Dort sei nur ein geringer Abstand der Bahntrasse zur Wohnsiedlung vorhanden. Auch erhöhe sich das Unfallrisiko durch steigende Zugfrequenzen mit erhöhtem Kerosintransport.

Der TdV (Schiene) führt dazu aus, dass die Transporte von Gefahrgut entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen, d. h. der Gefahrgutverordnung Eisenbahn (GGVE), durchgeführt würden. Diese Bestimmungen würden sowohl die technischen Standards der Transportsysteme, als auch den Umgang mit den Gefahrgütern beim Transport umfassen. Für den Transport des Flugbenzins werde der Schienenweg als sicherster Verkehrsweg genutzt. Im Jahr der Inbetriebnahme der Erweiterungen des Flughafens würden täglich drei Zugpaare zum Tanklager verkehren, in 20XX seien es täglich sechs Zugpaare. Unter Einhaltung der GGVE und aufgrund der geringen Anzahl von Fahrten pro Tag erscheine das Risiko entlang der Fahrstrecke relativ gering.

Nach Ansicht der Anhörungsbehörde sind Unfälle mit Tankzügen gegenüber dem Straßentransport vergleichsweise selten. Soweit die dafür geltenden Bestimmungen eingehalten werden, ist das damit verbundene Restrisiko wie an anderen Bahnstrecken hinzunehmen.

5. Fehlende niveaufreie Querung der Görlitzer Bahn

Die Einwender und Betroffenen und die TÖB trugen vor, dass die Schrankenschließzeiten an der Görlitzer Bahn zu lang seien, um schnell an einen Katastrophenort in der Nähe des Flughafens zu gelangen. Sie lägen bei bis zu 57 min/h, weil keine niveaufreie Querung der Trasse der Görlitzer Bahn im Bereich von Eichwalde (am Posten Eichwalde/Waldstraße*)*, Zeuthen, Wildau und Schulzendorf vorhanden sei.

Der TdV (Schiene) weist darauf hin, dass er aufgrund der Anhörung beispielhaft in Eichwalde Messungen der Schrankenschließzeiten vorgenommen habe. Danach ergäben sich am Übergang Waldstraße Schließzeiten von 25 bis 34 min/h, am Übergang Friedensstraße lägen die Zeiten zwischen 14,52 bis 24,16 min/h. Er gehe davon aus, dass es keinen signifikanten flughafeninduzierten Verkehr an diesen Übergängen gebe, da lediglich eine flughafenbedingte Zugbewegung täglich zusätzlich hinzukomme. Dadurch erhöhten sich die Schrankenschließzeiten nur geringfügig auf 39,7 min/h am Übergang Waldstraße und auf 26,11 min/h am Übergang Friedensstraße. Er weist auch darauf hin, dass diese Werte noch keine technischen Verbesserungen der Schrankenanlagen auslösen würden. Bahnseitig sei allerdings eine niveaufreie Querung in diesem Bereich wünschenswert und werde außerhalb des Verfahrens verfolgt.

Die Anhörung hat ergeben, dass im Bereich der Gemeinden Eichwalde, Zeuthen und Schulzendorf keine niveaufreie Querung der Görlitzer Bahn vorhanden ist und mit einer Verlängerung der ohnehin schon langen Schrankenschließzeiten zu rechnen ist. Wegen des Vorrangs des Schienenverkehrs ist dies auch für den Einsatz von Rettungsfahrzeugen nachteilig. Nicht zuletzt um eine schnelle Erreichbarkeit der Katastrophenschutz- und Rettungsfahrzeuge in diesem Bereich zu gewährleisten, schlägt die Anhörungsbehörde vor, mindestens einen niveaufreien Übergang im Bereich von Einwalde/Zeuthen vorzusehen. Eine weitere – wenngleich nur geringe - Erhöhung der Schrankenschließzeiten durch den flughafeninduzierten Verkehr, führt zu einer zusätzlichen Behinderung des Verkehrsflusses in diesem Bereich, der dort auf eine ohnehin hohe Belastung trifft.

6. Gutachten zum Katastrophenschutz

Die TÖB fordern die Erstellung eines Gutachtens zur Beurteilung des Katastrophen- und Brandschutzes, das Angaben zur Bemessung der Einsatzstärke der freiwilligen ehrenamtlichen Feuerwehren, der Ausstattung, der Ausrüstung und weitergehende Ausbildungen während der Bauphase und des Betriebs des Flughafens ermögliche.

Die TdV teilten dazu mit, dass der Flughafen nach den Vorgaben der Internationalen Organisation für den zivilen Flugverkehr (ICAO) verpflichtet sei, Notfallpläne und eine entsprechende Notfallausrüstung vorzuhalten. Der Flughafen verfüge über eine Betriebsanleitung ,,NOT“, die alle Festlegungen hinsichtlich der Verantwortlichkeit, der Zuständigkeit, der Alarmierung und Kräftevorhaltung regele. Diese Betriebsanleitung beziehe sich auf den Verantwortungsbereich des Flughafens, der in den Grenzen des Flughafens und einem Nahbereich definiert sei. Der Nahbereich umfasse eine Entfernung in Verlängerung der Bahnen von der Schwelle der Start- und Landebahn von 1 .OOO m. Auf der Grundlage der Betriebsanweisung würden die Einsatzpläne in Abstimmung mit dem Landkreis Dahme-Spreewald und dem Land Berlin vorgehalten. Die Einsatzpläne würden bei Eintritt eines Schadensereignisses den Einsatz der erforderlichen Kräfte, sowohl auf dem Flughafen, als auch im Nahbereich des Flughafens sichern.

Die Ausführungen der TdV sind korrekt, da für den Katastrophen- und Brandschutz die Landkreise und die Gemeinden zuständig sind. Gleichwohl ist

aus Sicht der Anhörungsbehörde die Forderung nach einer Analyse zur Bemessung von erforderlichen Personal- und Sachmitteln sinnvoll und sollte, wenn keine Einigung darüber zu Stande kommt, außerhalb des Verfahrens veranlasst werden, um den Bedenken der Bevölkerung vor unzureichender Vorsorge für Notfälle zu begegnen.

VIII. Altlasten

Sachverhalt

Das technische Gutachten Altlasten befindet sich im Band M, Kapitel 5 der Planunterlagen. Es wurde als Grundlage zur quantitativen und qualitativen Eingriffsbewertung konzipiert. Berücksichtigt wurden die Flächen für den geplanten Flughafen sowie ein 300 m breites Trassenband für die Verkehrsanbindung. Informationen über das Ausmaß der Grundwasserbelastung durch Altlasten, über Grundwasserabsenkung und Grundwasserhaltungsmaßnahmen befinden sich im Band E, Kapitel 10 der Planunterlagen.

Laut Antragsunterlagen sollen in dem zu untersuchenden Bereich 123 Altlastenverdachtsflächen (ALVF) und Altstandorte (AL) bekannt sein. Fünf Flächen davon sind als Rüstungsaltlast-Verdachtsstandorte aufgeführt. Im Bereich der geplanten Grundwasserhaltungsmaßnahmen sollen sich insgesamt 80 AL/ALVF befinden. Es sollen lokal belastete Bereiche vorliegen, für die grundsätzlich Grundwasser-, Boden- und Bodenluftsanierungen erforderlich seien, die aber im Wesentlichen zur Zeit keinen akuten beziehungsweise kurzfristigen Handlungs- oder Sanierungsbedarf bedingen würden. Eine Sanierung dieser Standorte sei mittelfristig notwendig und könne, beziehungsweise müsse spätestens im Zuge von Baumaßnahmen durchgeführt werden. Da bei Grundwasserhaltungsmaßnahmen die genannten punktuellen Verunreinigungen mit der geänderten Grundwasserströmung verschleppt werden könnten, müssten hier bei Baumaßnahmen Sanierungen und/oder Sicherungsmaßnahmen vorgesehen werden. Eine Sanierung durch Bodenaustausch sei für fünf Teilflächen angedacht. Im geplanten Umgriff des Flughafengeländes lägen keine ausgedehnten Kontaminationen des Grundwassers vor. Die vorliegenden Belastungen des Bodens und des Grundwassers seien punktuell beziehungsweise örtlich begrenzt und hätten keinen Einfluss auf die Wasserqualität des genutzten Grundwasserleiters.

Im Rahmen der Erörterung wurde unter dem Aspekt, dass der Umfang des Untersuchungsraumes durch die Auswirkungen der Bauwasserhaltung bestimmt wird, das Untersuchungsgebiet für altlastverdächtige Flächen und Altlasten in der Erörterung mit den Einwendern und Betroffenen neu definiert. Als maßgebliche Größe für den möglichen Einflussbereich infolge

Grundwasserabsenkung wurde die 5 cm -Absenkungslinie gegenüber mittlerem Niedriggrundwasser im Anhörungsverfahren genannt. Ein neuer Übersichtsplan wurde von den TdV erarbeitet und der Anhörungsbehörde im Januar 2002 übergeben. Gegen die Neufestlegung des Untersuchungsgebietes bestehen seitens des Ministeriums für Landwirtschaft, Umwelt und Raumordnung des Landes Brandenburg (MLUR), des Landesumweltamtes Brandenburg (LUA) und der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Dahme-Spreewald (UWB) keine Bedenken. Auch befänden sich auf dem erweitertem Gebietsteil (Höhe Schulzendorf/Eichwalde) keine weiteren AL/ALVF.

Ergebnis der Anhörung

Auf dem derzeitigen Flughafengelände sowie auf Flächen, die für das künftige Flughafengelände in Anspruch genommen werden sollen, sind zum Teil stark belastete Altstandorte und Altlastenverdachtsflächen vorhanden.

Im Laufe des Anhörungsverfahrens wurden die Lagerung dioxinhaltiger Schlämme auf dem Gelände der Kläranlage Diepensee sowie die Belastung eines Tümpelsediments in der Nähe des Klärwerks (ehern. Notüberlauf) mit Dioxin festgestellt. Das Gutachten M 20 enthielt keinen Hinweis auf die Dioxinbelastungen, obwohl das Klärwerk Diepensee als ,,Klärwerk mit Überlauf“ in der Zusammenstellung der Altlastenverdachtsflächen außerhalb des derzeitigen Flughafengeländes in Band M 20 S. 27 aufgeführt ist. Unklar ist, warum die Problematik nicht in den Planunterlagen dargelegt war, da Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass dies bereits zum Zeitpunkt der Erstellung bekannt war. Dieser Frage nachzugehen, ist jedoch nicht Aufgabe der Anhörungsbehörde. Die zuständigen Bodenschutzbehörden wurden jeweils unterrichtet, wenn neue Hinweise in das Verfahren eingebracht wurden. Die Sicherung beziehungsweise Sanierung der dioxinbelasteten Flächen ist nach der unwidersprochenen Äußerung der Unteren Bodenschutzbehörde möglich. Eine Kostenabschätzung bezüglich der Sanierung ist seitens der Anhörungsbehörde nicht möglich und auch nicht Aufgabe des Anhörungsverfahrens.

Zur Problematik der Dioxin-Belastung des ehemaligen Klärwerks Diepensee wurden der Anhörungsbehörde von Vertretern des BVBB e.V. am 21.0502 Unterlagen (nach eigenen Angaben mehr als 1.200 Seiten) übergeben, die aufgrund des Umfanges in der verbleibenden Zeit nicht mehr in die abschließende Stellungnahme einbezogen werden konnten. Diese Unterlagen werden der Planfeststellungsbehörde zusammen mit der abschließenden Stellungnahme übergeben.

Die Darstellungen des Gutachtens M 20 sind insgesamt als unzureichend zu bewerten. Auch seitens der Fachbehörden wurde Kritik an dem Gutachten geäußert. Mit den Unterlagen wird lediglich der Kenntnisstand einer orientierenden Untersuchung erreicht. Der unter 2.2 des Gutachtens M 20 aufgeführte 1 O-Punkte-Katalog wurde nicht abgearbeitet.

Während des Erörterungstermins mit den Einwendern und Betroffenen erfolgte eine Neudefinition des zu untersuchenden Bereiches. Bei der Erörterung der Einwendungen wurde der Untersuchungsraum so erweitert, dass alle Altlasten erfasst werden, die von der Grundwasserabsenkung (Schwankungen ≥ 5 cm) betroffen sind.

Im Ergebnis bilden die Altlasten nach Einschätzung der Anhörungsbehörde keinen Belang, der dem Vorhaben in unüberwindbarer Weise entgegensteht, weil die Sanierungsmöglichkeit grundsätzlich gegeben und zum Schutz der Bevölkerung auch anzustreben ist. Defizite bestehen noch hinsichtlich der Aufklärung von Art und Umfang einiger Altlasten und den daraus abzuleitenden Sanierungsmaßnahmen. Konkrete Schutzvorkehrungen zum Schutz der Bevölkerung vor Gefahren können deshalb nicht vorgeschlagen werden.

Darstellung der Schwerpunkte im Einzelnen
Aus Sicht der Anhörungsbehörde ergeben sich zu dem Sachthema Altlasten nachfolgend aufgeführte Schwerpunkte:

1. Kritikpunkte am technischen Gutachten Altlasten (M 20) im Einzelnen

11 Rechtsgrundlagen

Grundlage für die Untersuchungen bilden die gesetzlichen Vorschriften des Bundes-Bodenschutzgesetzes (BBodSchG), der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV)

Die BBodSchV wurde in das Gutachten nicht einbezogen, obwohl sie im April 1999 erlassen wurde. Da der Antrag erst im Dezember 1999 eingereicht wurde, kann der Begründung des Vorhabensträgers, das Gutachten sei bereits 1998

abgeschlossen worden, nicht in vollem Umfang gefolgt werden. Zumindest eine vergleichende Bewertung in Anlehnung an die VO hätte erfolgen können.

Der TdV sagt für das weitere Vorgehen auf jeden Fall die Berücksichtigung der BBodSchV zu.

Nach Ansicht der Anhörungsbehörde sollte soweit möglich noch eine Vergleichsbewertung nach der BBodSchV erfolgen.

1.2 Vollständigkeit des Gutachtens

Von der Unteren Bodenschutzbehörde des Landkreises Dahme-Spreewald (UBB) wurden drei im Antrag nicht erfasste altlastverdächtige Flächen (zwei Altstandorte, eine Altablagerung) zusätzlich entdeckt. Dabei handelt es sich um folgende Flächen in der Gemarkung .....:

1. Regierungsstaffel mit Kfz-Park und Tanklager am Ende der Waßmannsdorfer Straße, ehemalige Anlage der NVA (ISAL-Nr. 329610718);

2. alte Gärtnerei mit Gewächshäusern und Freilandnutzung, Anreicherung mit Pflanzenschutzmitteln (PSM) befürchtet, Giftlager war im ehemaligen Heizhaus (ISAL - Nr. 329610719);

3. Bauschutt- und Baurestabfälle neben einer genehmigten Anlage - Container - Abstellplatz, ca. 22.5000m³ Bauschutt; 2.000m³ Müll und 200m³ Altholz (ISAL - 329610720).

Diese Flächen wurden in das Altlastenkataster des LDS aufgenommen. Seitens der Fachbehörden wurde der in der nachfolgenden Tabelle 2 zusammengestellte Handlungsbedarf für die einzelnen ALVF bzw. AL empfohlen.

1.3 Methodik des Gutachtens

Seitens der Fachbehörden wurde die Methodik des Technischen Gutachtens Altlasten (M 20) kritisiert. Das Gutachten genüge nicht den Anforderungen, da die entscheidungserheblichen Gegebenheiten zur Beurteilung der Umweltgefahren nicht ausreichend dargelegt würden. Eine Bewertung der Aussagen zur Altlastensituation und der daraus resultierende Handlungsbedarf hätte nur mit Hilfe nachgereichter Unterlagen vorgenommen werden können. Insgesamt müsse festgestellt werden, dass bei der Auswertung des Technischen Gutachtens Altlasten sowie der nachgereichten Unterlagen lediglich der Kenntnisstand einer orientierenden Untersuchung erreicht worden sei.

Es werde erwartet, dass das Technische Gutachten Altlasten die Altlastensituation so beschreibe, dass sowohl die Gutachter als auch die zuständigen Behörden eine abschließende Gefährdungsbeurteilung der Altlastensituation vornehmen könnten und sich daraus dann weitere Maßnahmen ergeben würden. Auf eine Gefahrenabschätzung der Altlastenflächen könne aus Sicht der Fachbehörden, des MLUR und des LUA, nicht verzichtet werden. Diese soll durch weitere Unterlagen erfolgen. Den Umweltbehörden seien zwar die Flächen bekannt, jedoch nicht deren Ausmaß und der Art der Belastung. Eine abschließende Gefährdungseinschätzung sei somit nicht möglich. Dies sei aber vor weiteren Schritten unbedingt erforderlich.

Die Anhörungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Fachbehörden an.

1.4 Das IO-Punkte-Programm

Ein weiterer Kritikpunkt ist die nicht erfolgte Abarbeitung des in Zusammenarbeit mit dem LUA festgelegten 10 Punkte-Programms (Pkt. 2.2 des Technischen Gutachtens Altlasten).

Der TdV ist der Meinung, dass dieses Programm nicht mit der Einreichung des Antrages abgearbeitet sein müsse, sondern erst zum Beginn der Baumaßnahme. Der TdV sagte im Rahmen der Erörterung für alle Altlasten, die von Baumaßnahmen betroffen sind oder die im Grundwasserabsenkungstrichter liegen, die Abarbeitung aller 10 Arbeitsschritte zu.

Die Weiterführung des 10 Punkte-Programms ist auch aus Sicht der Anhörungsbehörde unumgänglich, damit vor Beginn der Baumaßnahmen die zum Schutz der Bevölkerung, vor allem auch des Trinkwassers, die notwendigen Schutzvorkehrungen und Maßnahmen konkret bestimmt werden können.

1.5 Auswahl der Altlastenverdachtsflächen

Die Auswahl der Altlastenverdachtsflächen sei im Gutachten nicht nachvollziehbar. Die Kritik am Gutachten bleibe bestehen, die Auswahl der Flächen habe jedoch im Rahmen der Erörterung hinreichend erläutert werden können. Im Vorfeld habe es einen umfangreichen Abstimmungsprozess mit den zuständigen Fachbehörden gegeben. Seitdem stehe fest, welche Flächen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens untersucht werden sollen. Einvernehmlich wurde auch auf der Grundlage von aktuellen Untersuchungen festgelegt, dass die Rüstungsaltlastenverdachtsflächen nicht Gegenstand der Untersuchungen sind.

Die Erfordernisse einer Detailuntersuchung im Sinne von § 2 BBodSchV bzw. des Handbuchs der Altlastenbearbeitung im Land Brandenburg seien nicht erfüllt. Die Detailuntersuchung umfasse die vertiefte weitere Untersuchung zur abschließenden Gefährdungsabschätzung. Danach seien 30 Rammkernsondierungen und 54 Bodenproben für 10 Flächen von insgesamt mehr als 1000 m² zu wenig.

Nach Ansicht des TdV sollte, sobald die Planung der Bebauung hinreichend bekannt und die Nutzung der Flächen eingestellt ist, anstelle einer Detailuntersuchung eine Sanierungsuntersuchung erfolgen.

Die Anhörungsbehörde hält diesen Vorschlag des TdV besonders im Hinblick auf eine dann ungenügende Gefahrenabschätzung für bedenklich. Die Menge und räumliche Verteilung der Schadstoffe kann so bis zum Abschluss des Planfeststellungsvetiahrens nicht abschließend betrachtet werden.

1.6 Grundwasserbelastung durch Altlastenverdachts-Standorte

Zur Grundwasserbelastung durch Altlasten sind im Gutachten M 20 nur kurze Ausführungen gemacht. Mehr Informationen ergeben sich hierzu aus dem Planantrag Band E. Zum Grundwasser wurden daher unter dem Punkt 2. (s. u.) Ausführungen gemacht.

1.7 Rüstungsaltlast-Verdachtsstandorte

Die Auswahl der Rüstungsaltlast-Verdachtsstandorte, welche im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens untersucht werden sollen, erfolgte in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden. Es handelte sich um ein mehrstufiges Verfahren. Im Vorfeld wurden vergleichende Betrachtungen mit anderen Standorten durchgeführt. Insgesamt 14 Flächen wurden orientierend untersucht (mit Altuntersuchungen).

Es wird für jeden ALVS die Durchführung einer historisch-deskriptiven Recherche als erforderlich angesehen, um den Untersuchungsumfang festlegen zu können. Die Ergebnisse dieser Bewertung sollen den Rahmen für die Fortführung der Erkundung in der geforderten orientierenden Untersuchung setzen.

Nach Aussage des TdV sei die Situation gering gefährlicher als an anderen Standorten einzuschätzen, da hier keine Produktion von Sprengstoffen erfolgt sei und damit die Kategorie I nicht zutreffe. Im Untersuchungsgebiet befänden sich fünf Rüstungsaltlast-Verdachtsstandorte, die Flächen A 10, A 11, A 15, A 19 (Süd), A 21 und N 16 (die Flächen A 21 und N 16 überlagern sich) sowie eine militärische Altlast-Verdachtsfläche A 18. Die Bewertung sei nach der damaligen Nutzung erfolgt. Von den ALVS sei bisher nur die Fläche A 19 Süd untersucht worden.

Der TdV weist darauf hin, dass vor Beginn von Baumaßnahmen die Sondierung und Beseitigung von Rüstungsaltlasten durch den Staatlichen Munitionsbergungsdienst erfolgt sein würde.

Eine neue Grundwasser-Messstelle für jede ALVS sei bereits vom Vorhabensträger in die weitere Bearbeitung mit aufgenommen worden. Das Untersuchungsspektrum des Grundwassermonitorings sei auf Nitroderivate erweitert worden.

Die Anhörungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Fachbehörden an.

1.8 Detailuntersuchungen

Während des Anhörungsverfahren fanden Abstimmungen, verbunden mit gemeinsamen Ortsbesichtigungen im Juli 2001, zwischen der Unteren Bodenschutzbehörde des LDS (UBB), dem MLUR und dem LUA mit dem TdV (Flughafen) zur Klarstellung des Sachverhaltes der Aufgabenstellung des Technischen Gutachtens Altlasten statt.

Für fünf Flächen, bei denen bereits der Altlastenverdacht durch Untersuchungen bestätigt wurde, werden weitere Detailuntersuchungen für unbedingt erforderlich gehalten. Es handele sich um die Flächen

Fläche A 20 (Luftfahrterprobungsstelle Diepensee, Werk I, Halle Ost/West)
Fläche N 1 (BGI-Bodengeräte-Instandsetzung)
Fläche N 3 (Tanklager Nord)
Fläche N 12 (Gift- und Chemikalienlager) und
Fläche N 16 (Tanklager Süd).

Bei allen Flächen wurden zum Teil erhebliche Boden- und Grundwasserverunreinigungen festgestellt.

Obwohl die meisten Verdachtsflächen in die Baumaßnahmen mit eingeschlossen würden, könne nicht alles baubegleitend untersucht werden, sondern müsse bereits heute detailliert untersucht werden.

Im Rahmen der konkreten Bauplanung sollten detaillierte Sanierungspläne für die betroffenen Teilflächen erarbeitet werden. Für die Flächen mit Sanierungserfordernis sollten die weiteren Arbeitsschritte für eine Sanierungsplanung in enger Abstimmung mit der Unteren Bodenschutzbehörde erfolgen.

In den nachfolgenden Tabellen 1 und 2 wird für alle Altlastenverdachtsflächen innerhalb des derzeitigen Flughafengeländes und für eine Auswahl von Altlastenverdachtsflächen außerhalb des Flughafens aufgelistet, welcher Handlungsbedarf für jede einzelne Fläche nach dem derzeitigen Bearbeitungsstand besteht. Grundlage dieser Zusammenfassung sind sämtliche Stellungnahmen der Fachbehörden, Erwiderungen des TdV, Abstimmungen

zwischen den Fachbehörden und dem TdV, Vor-Ort-Besichtigungen und Ergebnisse aus der Erörterung mit den Einwendern und Trägern öffentlicher Belange/anerkannten Naturschutzverbänden/sonstigen Stellen.

Seitens der Planfeststellungsbehörde sollte durch geeignete Maßnahmen sichergestellt werden, dass die von den Fachbehörden hier zusammenfassend dargestellten Forderungen für den weiteren Umgang mit den AUALVS umgesetzt werden:

- *Die Durchführung einer orientierenden Untersuchung ist auf insgesamt 17 altlastverdächtigen Flächen erforderlich.*

- *Die Durchführung einer orientierenden Untersuchung ist auf 11 altlastverdächtigen Flächen erst bei deren Bebauung bzw. bei Umbaumaßnahmen erforderlich.*

- *Auf 9 altlastverdächtigen Flächen hat eine Bewertung der zu erwartenden Änderungen des hydraulischen Regimes zu erfolgen, nach der ggf. die Errichtung von Grundwasser-Messstellen im An- und Abstrombereich erforderlich wird.*

- *In das Grundwassermonitoring sind insgesamt 7 altlastverdächtige Flächen und die 4 Altlasten einzubeziehen.*

- *Die Durchführung der Detailuntersuchung ist auf den 4 Altlasten-Flächen erforderlich.*

- *Auf 5 Rüstungsaltlast-Verdachtsstandorten ist zunächst die historisch-deskriptive Recherche erforderlich, um den Untersuchungsumfang auf die entsprechenden rüstungsrelevanten und nutzungsspezifischen Parameter festlegen zu können. Die Ergebnisse aus dieser Bewertung setzen den Rahmen für die Fortführung der Erkundung in der orientierenden Untersuchung.*

- *Auf den 4 Altablagerungen ist zur Erkundung des Deponiekörpers und der eingebrachten Abfallarten zunächst eine multitemporale Luftbildauswertung erforderlich. In Abhängigkeit von den Ergebnissen des Grundwasser-Monitorings und der multitemporalen Luftbildauswertung können weitere Maßnahmen (z.B. Deponiesicherung) auch im Zusammenhang mit geplanten Überbauungen erforderlich werden.*

- *Auf 4 altlastverdächtigen Flächen sind rückbaubegleitende Untersuchungen durchzuführen oder es sind Entsorgungskonzepte zu erstellen.*

- *Kein Handlungsbedarf und keine Auflagen im Planfeststellungsverfahren bestehen auf insgesamt 11 altlastverdächtigen Flächen.*

1.9 ALVF 329610067 (Gemarkung Diepensee) - Klärwerk Diepensee mit Überlauf

Nach Auskunft der Unteren Bodenschutzbehörde ist das Klärwerk Diepensee als altlastverdächtige Fläche gem. § 2 Abs. 6 BBodSchG im Altlastenkataster des Landkreises Dahme-Spreewald aufgeführt.

Das Klärwerk sei seit dem 01. Juli 1998 außer Betrieb. Ende 1994 sei der angefallene Schlamm auf Dioxin untersucht worden und 1998 sei die ordnungsgemäße Entsorgung von insgesamt 548,11 t Trockenschlamm und 1.761,16 t Nassschlamm erfolgt. Z. Zt. lagerten noch ca. 800 m³ (ca. 200 t) dioxinbelasteter Schlamm in einem Erdfaulbecken (Betonbecken). Für die Entsorgung sei bisher noch kein Finanzierungsweg gefunden worden. Die Entsorgung dieser Restmenge soll nach Aussage des LDS, in Abstimmung mit dem MLUR, im Zuge des Ausbaues des Flughafens erfolgen. Nach Aussage der Unteren Bodenschutzbehörde des LDS gehen derzeit keine Gefahren für die Umwelt von der Altlast aus. Dies beruhe auf folgenden Gründen: der Betonschicht zwischen Boden und belastetem Schlamm, der Überdeckung des Schlamms mit Wasser um Verwehungen zu vermeiden, der Sicherung des Geländes gegen den Zutritt Unbefugter und der wöchentlichen Kontrollen durch die ehemaligen Betreiber und die Behörden.

Im Dezember 2001 sei in Abstimmung mit der Unteren Bodenschutzbehörde eine orientierende Untersuchung durch ein autorisiertes Ingenieurbüro erfolgt. Danach seien vier Verdachtsbereiche ermittelt worden, wobei sich ein Bereich, “Tümpel“ (ehemaliger Notüberlauf) außerhalb des eingezäunten Klärwerkgeländes, jedoch auf dem zukünftigen Flughafengelände befinde.

Die Untersuchung der Verdachtsbereiche auf dem Klärwerksgelände habe ergeben, dass keine Dioxine im Grundwasser vorhanden seien. Im oberflächennahen Bodenbereich seien geringfügige Dioxin-Werte ermittelt worden, die jedoch derzeit keinen Handlungsbedarf für den jetzigen Nutzungszustand (stillgelegt) entsprechend BBodSchV erforderlich machten.

Die Sedimentuntersuchung des Tümpels auf Dioxine habe eine Überschreitung des Maßnahmewertes der BBodSchV für Gewerbe- und Industrieflächen um das 2-fache bzw. in einer zweiten Messreihe eine Überschreitung um das 1,6-fache ergeben. Als Sofortmaßnahme im Sinne der Gefahrenabwehr nach § 4 Abs. 3 BBodSchG sei die Umzäunung des Gebietes und das Aufstellen von Warnschildern veranlasst worden. Aufgrund der Wasserunlöslichkeit und der hohen Adsorptionsfähigkeit der Schadstoffe Dioxine/Furane (PCDD/F) lässt sich nach Ansicht der zuständigen Behörde eine Gefährdung des Grundwassers so gut wie ausschließen. Ein Kontakt mit anderen Oberflächengewässern bestehe nicht.

Aus Sicht der Unteren Bodenschutzbehörde seien die bisher eingeleiteten Maßnahmen bis zur Sanierung des Klärwerkes im Zusammenhang mit dem Ausbau des Flughafens ausreichend. Eine Sanierung der Bereiche innerhalb des Klärwerkes und besonders des Tümpels mit den saisonal überschwemmten Gebieten sei jedoch bei späterer Nutzung der Fläche zwingend erforderlich.

Der TdV (Flughafen) wies darauf hin, dass sich das dioxinbelastete Gelände nicht in seinem Eigentum befinde. Bei den Restmengen von Klärschlämmen handele es sich um ein abfallrechtliches Problem des Eigentümers. Im Zusammenhang mit der Weiterführung der Altlastenuntersuchungen sei mit der zuständigen Unteren Bodenschutzbehörde ein Maßnahme- und Terminplan abgestimmt worden, in dem auch die Erweiterungsflächen des Flughafens Gegenstand seien.

Für den Fall, dass bis zum Erlass des Planfeststellungsbeschlusses die rechtzeitige, vollständige und gefahrlose Sanierung oder Sicherung der Altlasten, die in irgendeiner Weise von dem Vorhaben berührt werden, noch nicht durchgeführt ist, ist im Planfeststellungsbeschluss sicherzustellen, dass dies vor Aufnahme der Bausausführungen insoweit geschieht, als eine Gefährdung Dritter durch diese Altlasten ausgeschlossen werden kann.

1 .10 Sonstige Einwendungen

Einige Einwender haben moniert, dass der Flughafen wegen der Altlasten und chemischer Verunreinigungen des Erdreiches nicht langfristig zu betreiben sei, ein Bodenaustausch sei in dieser Größenordnung nicht möglich bzw. werde durch ausschließlich fachkundiges Personal gefordert.

Der TdV (Flughafen) erklärte, dass ein Bodenaustausch nur für kleinere Teilbereiche erforderlich sei, eine Versiegelung entspreche einer Sicherung nach dem BBodSchG. Die Sanierung erfolge grundsätzlich nur durch fachkundiges Personal.

Die Einwendung hat sich aus Sicht der Anhörungsbehörde erledigt. Die Antwort des TdV wird durch die entsprechenden Fachbehörden bestätigt.

Es wurden teilweise Befürchtungen vorgebracht, dass für Bohnsdorf Umweltbelastungen aus dem ehemaligen Nervengasinstitut, Dahmestraße 33 im Bezirk Treptow-Köpenick bestünden. Es wird die Forderung nach Übergabe eines Abschlussprotokolls aufgestellt, welches ausweisen soll, dass keine Reste von Nervengas mehr vorhanden sind.

Der TdV bestätige die Existenz des Nervengasinstitutes. Es handele sich um eine Einrichtung der Zivilverteidigung der DDR, in der Nahrungsmittel, Tiere und Menschen bestimmten Dosen von Nervengas ausgesetzt worden seien. Der TdV äußerte, dass er keine Kenntnis davon habe, inwieweit eine Räumung des Objektes erfolgt sei, es bestehe jedoch der begründete Verdacht, dass diese nicht vollständig durchgeführt worden sei.

Seitens der Anhörungsbehörde wurden Anfragen an die Senatsverwaltung für Arbeit, Soziales und Frauen von Berlin, das Bezirksamt Treptow-Köpenick, das Landesamt für Arbeitsschutz, Gesundheitsschutz und technische Sicherheit Berlin sowie an das Bundesministerium des Innern gestellt. Danach wird das Gebäude seit 1992 vom BA Treptow-Köpenick als Sitz für verschiedene Ämter genutzt. Nach Auskunft des Bezirksamtes Treptow-Köpenick seien bei Übergabe der Immobilie die noch vorhandenen Chemikalien durch das Verwaltungsamt Treptow entsorgt worden. Beräumungsprotokolle lägen nicht vor.

Aufgrund der Auskunft des Bezirksamtes Treptow-Köpenick ist davon auszugehen, dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt im Falle einer Havarie keine durch Altlasten begründete Gefahr von dem Gelände des ehemaligen Nervengasinstitutes ausgeht. Die weitere Nachforschung nach einem Beräumungsprotokoll im Anhörungsvetiahren erschien der Anhörungsbehörde nicht erfolgversprechend. Ob sich auf dem Gelände tatsächlich noch Restbestände von Chemikalien des ehemaligen Nervengasinstituts befinden, konnte innerhalb des Anhörungsverfahrens jedoch nicht mit abschließender Sicherheit geklärt werden.

Teilweise wurde von den Einwendern vorgebracht, dass die Darstellung und Bewertung der Sanierungskosten im Gutachten fehle.

Der TdV (Flughafen) erläuterte, dass die Kostenschätzung nicht Gegenstand der Planfeststellung sei.

Laut bisheriger Rechtsprechung wird lediglich der Nachweis der finanziellen Durchführbarkeit und Schlüssigkeit der Finanzierung gefordert.

Manche Einwender befürchten für die Fläche A 5, Garagen und Tanklager, einen Schadstoffeintrag (CKW, MKW) in das Erdreich durch Fugen in den Betonboden sowie direkt durch den Beton.

Nach Auffassung des TdV (Flughafen) ist die Wahrscheinlichkeit, dass auf dieser Fläche CKW eingesetzt wurden, sehr gering. MKW könnten nicht durch Beton dringen.

Warum der Einsatz von CKW gering wahrscheinlich sein soll, ist nicht nachvollziehbar. CKW wurden laut vorliegender Unterlagen in den bisherigen Untersuchungen nicht berücksichtigt. Das Grundwasser wurde nicht untersucht. Seitens der Fachbehörden wird für diese Fläche jedoch zur Zeit kein Handlungsbedarf gesehen.

Es wird eingewendet, dass aufgrund der Grundwasserhaltungs- bzw. Absenkungsmaßnahmen eine erhöhte Schadstoffmobilisierung aus den Altlastenverdachtsflächen und durch erhöhten Säureeintrag in den Boden die Mobilisierung von bislang festliegenden Schadstoffen zu befürchtet sei.

Nach Aussage des TdV (Flughafen) seien vor der Grundwasserhaltung weitere Untersuchungen und Erkundungen erforderlich. Durch die Grundwasserhaltung solle jedoch nur wenig zusätzlicher Boden verunreinigt werden. Eine großflächige Verfrachtung von Schadstoffen werde nicht erwartet. Des Weiteren wird auf das Grundwassermonitoring verwiesen, durch das ein mögliches Durchbrechen von stark belastetem Wasser rechtzeitig erkannt werden soll. Es sei weiterhin nicht bekannt, dass Altlasten durch sauren Regen mobilisiert würden.

Durch einen stark erhöhten Säureeintrag erhöht sich auch die Mobilität zum Beispiel von Schwermetallen. Ein Zusammenhang zwischen dem pH-Wert des

Grund- und Bodenwassers und den Altlasten ist daher gegeben. Fraglich bleibt jedoch, ob der Säureeintrag zu einer maßgeblichen Versauerung des Bodens und damit zu einer Mobilisierung von Stoffen und Verbindungen aus den Altlasten führt.

2. Grundwasserbelastung durch Altlastenverdachts-standorte

21 Unvollständigkeit der ALVS

Eine Überprüfung durch die Fachbehörden habe ergeben, dass sich im Bereich der Grundwasserhaltungsmaßnahmen insgesamt 71 ALVF und 7 AL-Flächen und nicht wie im Antrag beschrieben nur 35 Flächen befänden. Weiterhin befänden sich 2 Verdachtsflächen im Bereich der Anhörung des Grundwassers. Von den insgesamt 80 Flächen befänden sich 44 innerhalb des ehemaligen Flughafengeländes.

Der TdV stimmte einer Korrektur der Pläne zu.

Im Kapitel E 10.3.4.3 ,,Grundwasserbelastungen außerhalb des Flughafens“ fehlten 7 ALVF. Insgesamt lägen 17 ALVF im Umfeld der geplanten Bahntrasse (500 m Zone) aber außerhalb des ehemaligen Flughafengeländes. Davon werde nur eine im Band M 20 ,,Technisches Gutachten Altlasten“ aufgeführt (ALVF 329610070 - LPG mit Werkstatt, Silo und Ställe). Dabei sei die Bewertung des Schutzfaktors Boden jedoch nicht nachvollziehbar.

Nach Aussage des TdV sei keine Betretungserlaubnis zu erreichen gewesen.

Den Einwand des LUA, dass die Rammkernsondierungen (RKS) wahllos neben das Objekt gesetzt worden und daher nicht repräsentativ seien, konnte der TdV nicht entkräften. Die Erkundigungen der UBB des LDS stehen im Gegensatz zu der Auffassung des TdV. Der konkrete Handlungsbedarf für den weiteren Umgang mit dieser Fläche aus Sicht der Fachbehörden und auch aus Sicht der Anhörungsbehörde nach Auswertung aller Unterlagen ist in der Anlage 2 zum Thema Altlasten beschrieben.

2.2 Grundwasserkontamination

Die bisher vorliegenden Untersuchungen der AL/ALVF gäben nur ein unvollkommenes Bild über die tatsächlichen Grundwasserkontaminationen wieder. Die dafür genannten Ursachen, dass nur wenige Grundwassermessstellen verfügbar seien, sich die Grundwassermessstellen teilweise in ungeeigneter Lage befänden oder sie ungeeignet ausgebaut worden seien, könnten jedoch aus der Sicht der Unteren Abfallwirtschafts- und Bodenschutzbehörde nicht als gegeben hingenommen werden. Gegenstand der Planung zur Grundwasserhaltung solle auf jeden Fall sein, alle möglichen Kontaminanten zu kennen, um für die Absenkung des Grundwassers keine unvorhergesehenen Havariesituationen befürchten zu müssen.

Die Bewertungen und Handlungsempfehlungen zur Grundwasserkontamination seien im technischen Gutachten Altlasten teilweise nicht nachvollziehbar und unkonkret. Es seien Gefährdungen für das Schutzgut Grundwasser zu befürchten, so dass nach § 4 Abs. 3 BBodSchG Sanierungs- beziehungsweise Sicherungsmaßnahmen erforderlich würden. Deshalb seien vor der Grundwasserabsenkungsmaßnahme weitestgehende Sanierungen an den bereits vorgefundenen Altlasten durchzuführen.

Im Rahmen der Erörterung bestätigte der TdV, dass bisher vier Bereiche mit einem stationären Mineralölschaden bekannt seien. Grundwasserkontaminationen seien nur im Bereich der Flächen A 20 und den zugehörigen, umliegenden N-Flächen festgestellt worden. Für alle vier belasteten Gebiete werde Bodenaushub oder Grundwasserhaltung vorgeschlagen. Die Altlast soll stationär lokalisiert und das belastete Grundwasser abgepumpt und über Aktivkohlefilter gereinigt werden.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass das technische Gutachten Altlasten im Hinblick auf eine Belastung des Grundwassers durch Altlasten wesentliche Defizite aufweist. Einem vollständigen Monitoringprogramm für Altlasten kann erst zugestimmt werden, wenn alle relevanten Problembereiche, die eventuell eine Verschleppung der Schadstoffe im Grundwasser herbeiführen, erfasst werden.

Es sollte sichergestellt werden, dass durch die TdV ein Abgleich zu den Plänen E IO-I, M 20-1.1 (Altlastenflächen im Bereich der Grundwasserabsenkung innerhalb des Flughafengeländes) und M 20- 1.2 (Altlastenflächen im Bereich

der Grundwasserabsenkung außerhalb des Flughafengeländes) in Abstimmung mit der Unteren Bodenschutzbehörde erfolgt.

Tabelle 1

Nr. lt. Antrag	AL/ALVF	Handlungsbedarf
A l	Halle 10	Bei Bebauung oder Umbau ist eine orientierende Untersuchung erforderlich. Zusätzlich ist eine Bewertung der zu erwartenden Änderung des hydraulischen Regimes am Standort nötig. Im Rahmen des GW-Monitorings sind dann möglicherweise GW-Messstellen erforderlich.
A 2	Halle 11	Bei Bebauung oder Umbau ist eine orientierende Untersuchung erforderlich. Zusätzlich ist eine Bewertung der zu erwartenden Änderung des hydraulischen Regimes am Standort nötig. Im Rahmen des GW-Monitorings sind dann möglicherweise GW-Messstellen erforderlich.
A 3	Eloxal-Anlage	Bei Bebauung oder Umbau ist eine orientierende Untersuchung erforderlich. Zusätzlich ist eine Bewertung der zu erwartenden Änderung des hydraul-ischen Regimes am Standort nötig. Im Rahmen des GW-Monitorings sind dann möglicherweise GW-Messstellen erforderlich.
A 4	Halle 2	Bei Bebauung oder Umbau ist eine orientierende Untersuchung erforderlich. Zusätzlich ist eine Bewertung der zu erwartenden Änderung des hydraulischen

Nr. lt. Antrag	AL/ALVF	Handlungsbedarf
		Regimes am Standort nötig. Im Rahmen des GW-Monitorings sind dann möglicherweise GW-Messstellen erforderlich.
A 5	Kfz-Garagen und Tanklager	Kein Handlungsbedarf, keine Auflage
A 6	Lichtpauserei und Druckerei	Bei Bebauung oder Umbau ist eine orientierende Untersuchung erforderlich. Zusätzlich ist eine Bewertung der zu erwartenden Änderung des hydraulischen Regimes am Standort nötig. Im Rahmen des GW-Monitorings sind dann möglicherweise GW-Messstellen erforderlich.
A 7	Halle 1 und 8	Kein Handlungsbedarf, keine Auflage
A 8	Gebäude 3	Kein Handlungsbedarf, keine Auflage
A 9	Halle 4	Kein Handlungsbedarf, keine Auflage
A l 0 (außerhalb des jetzigen Flughafens)	Gebäude 48a-e, Raketentreibstoff-anlage	Eine neue GW-Messstelle wurde bereits vom TdV für die weitere Bearbeitung mit aufgenommen. Da Einstufung als Rüstungsaltlast-Verdachtsstandort, wird die Durchführung einer historisch -deskriptiven Recherche als erforderlich angesehen, um den Untersuchungsumfang festlegen zu können. Die Ergebnisse dieser Bewertung setzen den Rahmen für die Fortführung der Erkundung in der geforderten orientierenden Untersuchung. Die Schlussfolgerung der TdV, dass keine Bodenuntersuchungen

Nr. lt. Antrag	AL/ALVF	Handlungsbedarf
		notwendig wären, kann aus behördlicher Sicht nicht akzeptiert werden.
A 11	Gebäude 40 Unterwasser-schießstand	Eine neue GW-Messstelle wurde bereits vom TdV für die weitere Bearbeitung mit aufgenommen. Da Einstufung als Rüstungsaltlast-Verdachtsstandort, wird die Durchführung einer historisch -deskriptiven Recherche als erforderlich angesehen, um den Untersuchungsumfang festlegen zu können. Die Ergebnisse dieser Bewertung setzen den Rahmen für die Fortführung der Erkundung in der geforderten orientierenden Untersuchung. Die Schlussfolgerung der TdV, dass keine Bodenuntersuchungen notwendig wären, kann aus behördlicher Sicht nicht akzeptiert werden.
A 12	Halle 5	Bei Bebauung oder Umbau ist eine orientierende Untersuchung erforderlich. Zusätzlich ist eine Bewertung der zu erwartenden Änderung des hydraulischen Regimes am Standort nötig. Im Rahmen des GW-Monitorings sind dann möglicherweise GW-Messstellen erforderlich.
A I 3	Halle 7	Bei Bebauung oder Umbau ist eine orientierende Untersuchung erforderlich. Zusätzlich ist eine Bewertung der zu erwartenden Änderung des hydraulischen Regimes am Standort nötig. Im Rahmen des GW-Monitorings sind dann

Nr. lt. Antrag	AL/ALVF	Handlungsbedarf
		möglicherweise GW-Messstellen erforderlich.
A 14	Halle 12	Kein Handlungsbedarf, keine Auflage
A 15	Halle 6 und Vorfeld, Munitionierung von Flugbordwaffen	Eine neue GW-Messstelle wurde bereits vom TdV für die weitere Bearbeitung mit aufgenommen. Da Einstufung als Rüstungsaltlast-Verdachtsstandort, wird die Durchführung einer historisch -deskriptiven Recherche als erforderlich angesehen, um den Untersuchungsumfang festlegen zu können. Die Ergebnisse dieser Bewertung setzen den Rahmen für die Fortführung der Erkundung in der geforderten orientierenden Untersuchung. Die Schlussfolgerung der TdV, dass keine Bodenuntersuchungen notwendig wären, kann aus behördlicher Sicht nicht akzeptiert werden.
A l 6	Teich (verfüllt)	Eine neue GW-Messstelle wurde bereits vom TdV für die weitere Bearbeitung mit aufgenommen.
A l 7	Pfuhle, z.T. verfüllt mit Munition	Eine neue GW-Messstelle wurde bereits vom TdV für die weitere Bearbeitung mit aufgenommen. Zur Erkundung des Deponiekörpers und der Abfallarten ist eine multitemporale Luftbildauswertung erforderlich. In Abhängigkeit von diesen Ergebnissen und denen des GW-Monitorings können weitere Maßnahmen erforderlich werden.
A l 8	ehern. Schießplätze	militärische ALVF; TdV empfiehlt selbst neue GW-Messstelle und Einbeziehung ins GW-

Nr. lt. Antrag	AL/ALVF	Handlungsbedarf
		Monitoring. Bei Bebauung oder Umbau ist eine orientierende Untersuchung erforderlich.
A 19	Halle 3	Da Einstufung als Rüstungsaltlast-Verdachtsstandort, wird die Durch-führung einer historisch-deskriptiven Recherche als erforderlich angesehen, um den Untersuchungsumfang festlegen zu können. Die Ergebnisse dieser Bewertung setzen den Rahmen für die Fortführung der Erkundung in der geforderten orientierenden Untersuchung. Die Schlussfolgerung der TdV, dass keine Bodenuntersuchungen notwendig wären, kann aus behördlicher Sicht nicht akzeptiert werden.
A 20	Werk I, Halle Ost/West	Dem vom TdV beabsichtigten Vorgehen, anstelle der Detailuntersuchung unmittelbar eine Sanierungsunter-suchung durchzuführen, kann aus behördlicher Sicht nicht zugestimmt werden. Die gesamte LHKW-Schadensfläche Süd soll zur Eingrenzung des vorliegenden Schadens einer Gesamt-detailerkundung unterzogen werden. Auf der Grundlage dieser Ergebnisse sollen die weiteren Maßnahmenerfordernisse festgelegt werden. Die Vorlage eines Sanierungsplanes vor Baubeginn sei erforderlich.
A21	Schießplätze	Der TdV sagt die Berücksichtigung der Auflagen zum GW-Monitoring und die Erweiterung des zu untersuchenden Schadstoffspektrums auf Spreng-stoffderivate für die weitere Planung zu. Da Einstufung als Rüstungsaltlast-Verdachtsstandort, wird die Durchführung

Nr. lt. Antrag	AL/ALVF	Handlungsbedarf
		einer historisch -deskriptiven Recherche als erforderlich angesehen, um den Untersuchungsumfang festlegen zu können. Die Ergebnisse dieser Bewertung setzen den Rahmen für die Fortführung der Erkundung in der geforderten orientierenden Untersuchung.
N I	Bodengeräte-werkstatt	Aus behördlicher Sicht ist eine Defizitanalyse im Rahmen der Detailerkundung mit abschließender Gefährdungsabschätzung und ggf. anschließender Sanierungsuntersuchung erforderlich. Weiterhin ist bisher noch nicht der gesamte Bereich, ca. 16.500 m², in die Untersuchungen einbezogen worden. Die Gesamtfläche ist hinsichtlich weiterer Verdachtsflächen noch zu erkunden. Die Ursachen für die weiterhin vorhandenen Grundwasserbelastungen sind aufzuklären. Nur eine Beobachtung der Pegel im GW-Monitoring reicht nicht aus.
N 2	Flughafenfeuerwehr und Tankhof	Bei Bebauung oder Umbau ist eine orientierende Untersuchung erforderlich. Zusätzlich ist eine Bewertung der zu erwartenden Änderung des hydraulischen Regimes am Standort nötig. Im Rahmen des GW-Monitorings sind dann möglicherweise GW-Messstellen erforderlich.
N 3	Tanklager Nord	Die Forderung der Einbeziehung der vorhandenen GW-Messstellen in das GW-Monitoring wird vom TdV in die weitere Bearbeitung aufgenommen. Die Durchführung einer Detailuntersuchung ist aus behördlicher Sicht weiterhin erforderlich.

Nr. lt. Antrag	AL/ALVF	Handlungsbedarf
		Es liegt bisher keine abschließende Beurteilung über mögliche Expositionen der Schadstoffe und der räumlichen Eingrenzung des Schadens vor.
N 4	Tankstelle Nord	Wegen auffälligen AOX-Werten, ist der Summenparameter AOX in das GW-Monitoring einzubeziehen.
N 5	Flughafendeponie	Die GW-Messstellen PA/3 und PB 40/1 sind weiter in das GW-Monitoring einzubeziehen. Zur Erkundung des Deponiekörpers und der Abfallarten ist eine multitemporale Luftbildauswertung erforderlich. In Abhängigkeit von diesen Ergebnissen und denen des GW-Monitorings können weitere Maßnahmen erforderlich werden.
N 5a	Bauschuttdeponie	Zur Erkundung des Deponiekörpers und der Abfallarten ist eine multitemporale Luftbildauswertung erforderlich. In Abhängigkeit von diesen Ergebnissen und denen des GW-Monitorings können weitere Maßnahmen erforderlich werden.
N 6	Lagerplatz für Mineralölprodukte	Kein Handlungsbedarf, keine Auflage
N 7	Schrottplatz	Kein Handlungsbedarf, keine Auflage

Nr. lt. Antrag	AL/ALVF	Handlungsbedarf
N 8	Alte Abfertigung	Dem vom TdV beabsichtigten Vorgehen, anstelle der Detailuntersuchung unmittelbar eine Sanierungsuntersuchung durchzuführen, kann aus behördlicher Sicht nicht zugestimmt werden. Die gesamte LHKW-Schadensfläche Süd soll zur Eingrenzung des vorliegenden Schadens einer Gesamtdetailerkundung unterzogen werden. Auf der Grundlage dieser Ergebnisse sollen die weiteren Maßnahmenerfordernisse festgelegt werden. Die Vorlage eines Sanierungsplanes vor Baubeginn sei erforderlich.
N 9	Tankstelle Süd	Der TdV sagt die Ergänzung der 2. Monitoringstufe zum GW-Monitoring zu. Keine weiteren Auflagen.
N 10	Harnstofflager	Kein Handlungsbedarf, keine Auflage
N 11	Befüllstation für Feuerlöscher	Kein Handlungsbedarf, keine Auflage
N 12	Chemikalien- und Giftlager	Dem vom TdV beabsichtigten Vorgehen, anstelle der Detailuntersuchung unmittelbar eine Sanierungsuntersuchung durchzuführen, kann aus behördlicher Sicht nicht zugestimmt werden. Die gesamte LHKW-Schadensfläche Süd soll zur Eingrenzung des vorliegenden Schadens einer Gesamt-detailerkundung unterzogen werden. Auf der Grundlage dieser Ergebnisse sollen die weiteren Maßnahmenerfordernisse festgelegt werden. Die Vorlage eines Sanierungsplanes vor

Nr. lt. Antrag	AL/ALVF	Handlungsbedarf
		Baubeginn sei erforderlich.
N 13	Alter Kfz-Hof	Die Durchführung einer orientierenden Untersuchung wird aus behördlicher Sicht unbedingt gefordert.
N 14	Hangar (neu)	Die Fläche ist in die LHKW-Schadensfläche Süd mit zu integrieren. Die Durchführung einer Defizitanalyse im Rahmen der Detailuntersuchung zur Eingrenzung des vorliegenden Schadens ist unbedingt notwendig. Erst dann können die weiteren Maßnahmen-erfordernisse festgelegt werden. Vor Baubeginn ist ein Sanierungsplan vorzulegen.
N 15	Bremsplatz Altölsammelstelle	Kein Handlungsbedarf, keine Auflage
N 16	Tanklager Süd Überlagerung mit A21	Die Berücksichtigung der Auflagen von der UB zum GW-Monitoring wird vom TdV zugesagt. Für die Fläche liegt keine abschließende Beurteilung über Schadstoffe und deren räumliche Ausbreitung vor. Die Durchführung einer Detailuntersuchung auf deren Grundlage die weiteren Maßnahmenerfordernisse festgelegt werden, bleibt weiterhin erforderlich.
N 17	Trafostation-Süd	Kein Handlungsbedarf, keine Auflage

Nr. lt. Antrag	AL/ALVF	Handlungsbedarf
N 18	Tanklager, Gleisanlage, Heizkraftwerk	Die Berücksichtigung der Auflagen von der UB zum GW-Monitoring wird vom TdV zugesagt. Für die Fläche liegt keine abschließende Beurteilung über Schadstoffe und deren räumliche Ausbreitung vor. Die Durchführung einer orientierenden Untersuchung auf deren Grundlage die weiteren Maßnahmen-erfordernisse festgelegt werden, bleibt weiterhin erforderlich.
Neu	Tankstelle Nord	Die Berücksichtigung der Auflagen von der UB zum GW-Monitoring wird vom TdV zugesagt.

Tabelle 2

ISAL-Nr.	AL/ALVF	Handlungsbedarf
329610066	Altablagerung am Flutgraben	Die von den TdV vorgeschlagene Klärung des Stoffinventars vor der Baufeldfreimachung ist auf die Betrachtung des Bodens und seine Belastung zu erweitern. Eine orientierende Untersuchung ist lt BBodSchG i. V. m. BBodSchV gesetzlich erforderlich, die Forderung bleibt seitens der Behörden bestehen.
329610067	Klärwerk mit Überlauf	Zwischen den TdV und den Fachbehörden wurde Einvernehmen hergestellt. Eine orientierende

ISAL-Nr.	AL/ALVF	Handlungsbedarf
		Untersuchung wurde zugesichert.
329610068	Gülleverkippung	Kein Handlungsbedarf, Fläche wurde aus dem Altlastenkataster LDS entlassen.
329610069	Gülleverkippung	Der Ansicht der TdV kann nicht gefolgt werden. Die Durchführung einer orientierenden Untersuchung ist gesetzlich erforderlich, da bisher noch keine Untersuchung des Bodens stattfand. Die Auflage bleibt seitens der Fachbehörden bestehen.
329610070	Altstandort LPG, Werkstatt, Silo, Ställe	Der Ansicht der TdV kann nicht gefolgt werden. Beim Rückbau der Fläche sind die Verdachtsbereiche durch repräsentative Bodenproben zu bewerten. Ggf. sind Teilbereiche des Bodens auszukoffern und dem entsprechenden Entsorgungsweg zuzuführen. Dies ist in einem entsprechenden Abrissprojekt vor dem geplanten Abbruch der Altanlagen zu konzipieren und mit den Fachbehörden abzustimmen.
329610071	LPG mit Güllebecken	Die Durchführung orientierender Untersuchungen bleibt erforderlich um den möglichen Schadstoffeintrag in den Boden und ggf. ins Grundwasser abzuklären. Auf Grundlage dieser Erkenntnisse sind dann ggf. Detail-

ISAL-Nr.	AL/ALVF	Handlungsbedarf
		Untersuchungen in Verbindung mit der Nachnutzung durchzuführen. Eine evtl. Sicherung und Sanierung kann baubegleitend erfolgen.
3291610072	LPG Tierhaltung	Für die Baufeldfreimachung ist ein Konzept zur Entsorgung und Nachsorge (Bodenbeprobung im Grubenbereich) der Altablagerung in Abstimmung mit der UB zu erarbeiten.
329610073	Tankstelle mit Ölabscheider	Die Durchführung orientierender Untersuchungen bleibt erforderlich um den möglichen Schadstoffeintrag in den Boden und ggf. ins Grundwasser abzuklären. Auf Grundlage dieser Erkenntnisse sind dann ggf. Detailuntersuchungen in Verbindung mit der Nachnutzung durchzuführen. Eine evtl. Sicherung und Sanierung kann baubegleitend erfolgen.
3299610074	Altablagerung an der Tankstelle und am See	Für die Erstellung eines Konzeptes zum Rückbau der Altablagerung muss vor Baufeldfreimachung das Ausmaß der Altablagerung geklärt werden. Die Durchführung orientierender Untersuchungen bleibt daher erforderlich. Auf Grundlage dieser Erkenntnisse sind dann ggf. Detailuntersuchungen in Verbindung mit der Nachnutzung durchzuführen.

ISAL-Nr.	AL/ALVF	Handlungsbedarf
329610075	VEG Tierproduktion	Im Rahmen der Baufeldfreimachung ist rückbaubegleitend eine Untersuchung des Bodens hinsichtlich des Verdachtsmomentes in Abstimmung mit der UB durchzuführen.
329610076	LPG MAG Mittenwalde	Die Durchführung orientierender Untersuchungen bleibt erforderlich um den möglichen Schadstoffeintrag in den Boden und ggf. ins Grundwasser abzuklären. Auf Grundlage dieser Erkenntnisse sind dann ggf. Detailuntersuchungen in Verbindung mit der Nachnutzung durchzuführen.
329610078	Hubschrauber-landeplatz	Dieser Altstandort fällt auf geplantes Flughafengelände (eigentlich zu Anlage 1 gehörend). Die ALVF ist bisher noch nicht erkundet. Vor Abriss und Neubebauung ist die Durchführung einer orientierenden Untersuchung aufgrund gesetzliche Vorgaben erforderlich. Die Auflage bleibt seitens der Fachbehörden bestehen.
329610079	VEG Tierhaltung Berliner Stadtgüter	Die Durchführung orientierender Untersuchungen bleibt erforderlich um den möglichen Schadstoffeintrag in den Boden und ggf. ins Grundwasser abzuklären. Auf Grundlage dieser Erkenntnisse sind dann ggf. Detailuntersuchungen in Verbindung mit der Nachnutzung durchzuführen. Eine evtl. Sicherung und Sanierung

ISAL-Nr.	AL/ALVF	Handlungsbedarf
		kann baubegleitend erfolgen.
329610365	Güllebecken Stadtgut Gem. Rotberg	Den Aussagen der TdV kann gefolgt werden.
329610381	Deponie am Westufer des Bauernsees	Die Aussage der TdV, dass ein Altlastenverdacht nicht bestätigt wurde, kann seitens der Behörden (UB) nicht nachvollzogen werden. Nach vorliegenden Kenntnissen aus der Ersterfassung liegt der Anhaltspunkt eines Altlastenverdachtes vor. Es fehlen zur Beurteilung der Untersuchungsbericht (U9) - Gutachten zu Sedimentationsuntersuchungen im südlichen Schönefelder See (Bauernsee) - und daraus ableitbare Aussagen zur Aufbereitung und landbaulichen Anwendung der Entschlammungsabfälle (BIOPLAN Dr. Reinhold und Dr. Müller GmbH vom 24.04.1992). Eine orientierende Untersuchung ist lt. BBodSchG i. V. m. BBodSchV gesetzlich erforderlich.
329610382	Fäkalienverkippung	Die Aussage, dass ein Altlastenverdacht nicht bestätigt wurde, kann seitens der Behörden (UB) nicht nachvollzogen werden. Nach vorliegenden Kenntnissen aus der Ersterfassung liegt der Anhaltspunkt eines Altlastenverdachtes vor. Es

ISAL-Nr.	AL/ALVF	Handlungsbedarf
		fehlen zur Beurteilung der Untersuchungsbericht (U9) - Gutachten zu Sedimentationsuntersuchungen im südlichen Schönefelder See (Bauernsee) - und daraus ableitbare Aussagen zur Aufbereitung und landbaulichen Anwendung der Entschlammungsabfälle (BIOPLAN Dr. Reinhold und Dr. Müller GmbH vom 24.04.1992). Eine orientierende Untersuchung ist lt. BBodSchG i. V. m. BBodSchV gesetzlich erforderlich.
329610383	Altablagerung am Seewegpfuhl	Die Aussage, dass ein Altlastenverdacht nicht bestätigt wurde, kann seitens der Behörden (UB) nicht nachvollzogen werden. Nach vorliegenden Kenntnissen aus der Ersterfassung liegt der Anhaltspunkt eines Altlastenverdachtes vor. Es fehlen zur Beurteilung des Untersuchungsberichts (U9) - Gutachten zu Sedimentationsuntersuchungen im südlichen Schönefelder See (Bauernsee) - und daraus ableitbare Aussagen zur Aufbereitung und landbaulichen Anwendung der Entschlammungsabfälle (BIOPLAN Dr. Reinhold und Dr. Müller GmbH vom 24.04.1992). Eine orientierende Untersuchung ist lt. BBodSchG i. V. m. BBodSchV gesetzlich erforderlich.
329610413	Altablagerung im Wald Gern. Selchow	Den Aussagen der TdV kann aus behördlicher Sicht gefolgt werden. Im

ISAL-Nr.	AL/ALVF	Handlungsbedarf
		Rahmen des GW-Monitorings ist zu prüfen, ob GW-Untersuchungen wegen der geplanten Grundwasserabsenkung notwendig sind.
329610414	Düngemittellager Gern. Selchow	Den Aussagen der TdV kann aus behördlicher Sicht gefolgt werden. Im Rahmen des GW-Monitorings ist zu prüfen, ob GW-Untersuchungen wegen der geplanten Grundwasserabsenkung notwendig sind.
329610473	Gut Kienberg	Den Aussagen der TdV kann aus behördlicher Sicht gefolgt werden. Im Rahmen des GW-Monitorings ist zu prüfen, ob GW-Untersuchungen wegen der geplanten Grundwasserabsenkung notwendig sind.
neu 329610718	ehemalige Anlage der NVA	Vor Überbauung ist die Durchführung einer orientierenden Untersuchung erforderlich.
neu 329610719	alte Gärtnerei mit Gewächshäusern und Freilandnutzung	Vor Überbauung ist die Durchführung einer orientierenden Untersuchung erforderlich.
neu 329610720	Bauschutt- und Baurestabfälle	Vor Überbauung ist für die Baufeldfreimachung ein Konzept zur Entsorgung und Nachsorge (Boden-beprobung im Ablagerungsbereich nach Entsorgung) der Altablagerung in Abstimmung mit der UB zu erarbeiten.

IX. Denkmalschutz

Allgemeines

Aussagen zum Denkmalschutz befinden sich im Band N, Kap. 13 (Kultur- und sonstige Sachgüter) sowie für Flächennaturdenkmäler Kap. 6 (Tiere und Pflanzen) der Planunterlagen. Danach ergeben sich für das Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter besonders durch die notwendigen Flächenumwandlungen erhebliche Umweltauswirkungen. Im Wesentlichen seien die Bodendenkmäler betroffen. Ferner wird es zu Beeinträchtigungen bis hin zum Totalverlust von Flächennaturdenkmälern kommen. Die übrigen Kultur- und Sachgüter seien nicht oder nur unerheblich betroffen.

Zum Thema Denkmalschutz haben als Träger öffentlichen Belange das Brandenburgische Landesamt für Denkmalpflege und Archäologische Landesmuseum (BLDAM), das MLUR sowie der Landkreis Teltow-Fläming Stellung genommen.

Darstellung der Schwerpunkte im Einzelnen

Aus Sicht der Anhörungsbehörde ergeben sich zum Sachthema Denkmalschutz die nachfolgend aufgeführten Schwerpunkte:

1. Baudenkmäler

Im Zuge der Flughafenerweiterung sollen drei Hallen, welche als denkmalwert eingestuft sind, beseitigt werden. Vor Abbruch der Hallen wird vom BLDAM eine genaue Dokumentation der Objekte auf Kosten der TdV gefordert. Die TdV stimmen dem zu.

Im Einzelnen wurden noch folgende Einwendungen erhoben:

1.1 .....

Einwender und Betroffene befürchten eine Beeinträchtigung des denkmalgeschützten Gebäudes in .....

Die TdV gehen von keiner erheblichen Beeinträchtigung aus, da sich dieses Gebäude außerhalb des Untersuchungsgebietes befinde. Danach solle es außerhalb des Untersuchungsgebietes zu keinen erheblichen und

bilanzierbaren Auswirkungen auf das Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter kommen.

1.2 Konflikt Schallschutz-Denkmalschutz

Weiterhin weisen Einwender und Betroffene auf den Konflikt Schallschutz-Denkmalschutz hin. Der Einbau von Schallschutzfenstern in unter Denkmalschutz stehende Gebäude sei zum Teil nicht, beziehungsweise nur mit erheblichen Mehraufwand möglich (z.B. .....).

Die TdV verweisen auf die Ausführungsplanung. Für Erkner mit einem äquivalenten Dauerschallpegel von < 55 dB(A) bestehe jedoch kein Anspruch auf passiven Lärmschutz.

1.3 Angerbereich Kirche in Müggelheim

Die Kirchengemeinde Müggelheim wendet ein, dass der Angerbereich mit Kirche in Müggelheim im Antrag nicht berücksichtigt sei.

Diese Aussage trifft nicht zu, siehe Bd. N, Plan 5.54. Laut den Planunterlagen sollen jedoch keine bau- und/oder anlagebedingten Eingriffe durch den Flughafenausbau erfolgen.

1.4 Schadensersatzforderungen

Verschiedentlich wird Schadensersatz gefordert zum Beispiel von der evangelischen Kirchengemeinde Berlin-Köpenick und der Kirche Wildau.

Die Anhörungsbehörde verweist hinsichtlich Schadensersatzforderungen auf die Klärung durch die Planfeststellungsbehörde.

1.5 Kirchturm in Glasow

Einwender und Betroffene befürchten ein Abtragen des Kirchturms der Kirche in Glasow.

Die TdV erwidern dazu, dass die Kirche kein Hindernis im Sinne des § 12 LuftVG darstelle und insofern keine bauliche Beeinträchtigung drohe.

1.6 Bausubstanz in Schulzendorf

Die Gemeinde Schulzendorf befürchtet eine Gefährdung der Bausubstanz bei einem Lärmpegel > 50dB(A, sowie durch Erschütterungen durch erhöhtes Verkehrsaufkommen.

Die TdV sehen für die Gemeinde Schulzendorf keinen Anstieg des Verkehrsaufkommens sowie keine Gefährdung der Bausubstanz durch Fluglärm.

1.7 Forderungen nach Gefährdungsgutachten

Ferner stellen Einwender und Betroffene Forderungen nach einem Gefährdungsgutachten und Erschütterungsmessungen zur Beweissicherung für eine Vielzahl von Gebäuden verschiedener Gemeinden auf.

Die TdV sagen die Durchführung von Beweissicherungsverfahren und Gutachten, dessen Ziele noch abzustimmen sind, zu.

2. Bodendenkmäler

Bodendenkmäler sowie Verdachtsflächen mit begründet zu vermutenden Bodendenkmälern sind in der UVS aufgelistet und kartiert. Jedoch sollen nach Ansicht des BLDAM die Gesamtbewertung und Ableitung von Konfliktschwerpunkten, sowie das Ausmaß der Auswirkungen nicht adäquat wiedergeben sei. Ferner seien noch weitere Bodendenkmäler betroffen. Bei 25 Bodendenkmälern seien Konfli ktpotenziale vorhanden, wobei bei 9 eine Komplettzerstörung zu erwarten sei. Da sich die archäologische Dokumentation sich über mehrere Jahre erstrecken werde, haben sich das BLDAM und die TdV auf die Festlegung eines Zeitplanes in der Bauterminplanung geeinigt.

In Bereichen, in denen Bodendenkmäler begründet vermutet werden, sei die Einholung eines archäologischen Fachgutachtens durch die TdV erforderlich. Daraus sind dann ggf. weitere bodendenkmalpflegerische Maßnahmen gemäß §§ 12 Abs. 2 und 15 Abs. 3 DSchGBbg abzuleiten (BLDAM). Die TdV versichern, allen gesetzlichen Bestimmungen nachzukommen.

3. Naturdenkmäler

Im Auswirkungsbereich des Flughafens befindet sich das FFH-Gebiet ,,Brunnluch“. Dieser Niedermoorbereich ist als Naturdenkmal geschützt. Beeinträchtigungen im Sinne des § 19 c BNatSchG sind zu erwarten. Die geplante zeitweise Absenkung des Grundwasserspiegels in der Nähe des FFH-Gebietes ist nach Meinung des MLUR unbedingt zu vermeiden.

In der vorgelegten Verträglichkeitsuntersuchung versichern die TdV, dass keine Alternativlösungen nach Artikel 6 Abs. 4 FFH-Richtlinie möglich seien, die Auswirkungen der Grundwasserabsenkung jedoch durch geeignete Maßnahmen kompensiert werden könnten. Bei Umsetzung der beschriebenen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen werde das Schutzziel nicht mehr beeinträchtigt.

Das Benehmen mit dem MLUR könne hergestellt werden, wenn

1. ein Fachgutachten nachweist, dass weder auf dem Luftweg noch durch Schadstofffrachten im Wasser erhebliche Beeinträchtigungen hervorgerufen werden,

2. eine Prüfung ergibt, dass eine Vermeidung der Grundwasserabsenkung durch geeignete technische Maßnahmen tatsächlich unmöglich ist,

3. gefordert wird, dass bereits im Vorfeld Bodenfilter installiert werden,

4. in einer fachgutachterlichen Stellungnahme der Nachweis erbracht wird, dass in einer Trockenphase genügend Wasser bereitgestellt werden kann,

5. dargelegt wird, welche wasserrechtlichen Entscheidungen für diese Maßnahme im Planfeststellungsbeschluss getroffen werden müssen (Schreiben des MSWV vom 20.04.2001).

Von den Einwendern und Betroffenen wird ein Überflugverbot über Naturdenkmäler, wie zum Beispiel das Feuchtbiotop in Gosen gefordert. Diese Forderung wird von den TdV abgelehnt, da es keine Vorgaben für ein Überflugverbot über Naturdenkmäler gäbe.

X. Beeinträchtigungen von Wasserrechten

Allgemeines

Laut Planunterlagen soll das zusätzlich anfallende Niederschlagswasser weiterhin über den Selchower Flutgraben und den Glasowbach in die Spree eingeleitet werden. Dazu müssen beide Vorfluter in geringem Maß ausgebaut werden. Ergänzend hierzu ist noch eine zentrale Versickerung von Niederschlagswasser auf dem Flughafengelände vorgesehen. Der Forderung der Brandenburgischen Wasserbehörde, dass anfallendes Oberflächenwasser vorrangig dem Gebiet zu erhalten sei, soll damit entsprochen werden. Angaben zur Entwässerung befinden sich im Band E der Planunterlagen.

Für den Flughafen ist eine Trennkanalisation vorgesehen. Danach werden Schmutz- und Niederschlagswasser getrennt entsorgt. Nur das Schmutzwasser wird der Kläranlage in Waßmannsdorf zugeleitet.

Umverlegungsmaßnahmen von Leitungen und Anlagen der technischen Infrastruktur, zum Beispiel der Trink- und Abwasserleitungen, sind im Band F dargestellt.

Im Rahmen der Überarbeitung der FFH-Studie zum Ausbau des Glasowbachs während des Anhörungsverfahrens wurde von den TdV eine Optimierung der Entwässerungsplanung vorgelegt. Auf umfangreiche Ausbaumaßnahmen wird darin verzichtet, die Einleitstelle wird aus dem FFH-Gebiet verlegt und auch die Böschungserhöhungen entlang des Glasowbachs entfallen nach diesem Vorschlag. Nach eigenen Aussagen der TdV könnten bei extrem starken Niederschlägen dann jedoch leicht Überflutungen auftreten. Aus diesem Grund wurden in der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung Auflagen formuliert, die in den Gewässerunterhaltungsplan aufzunehmen sind (Pkt. 5.5 der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung Glasowbach).

Es ist zu beachten, dass der genannte optimierte Vorschlag bisher nicht als Planänderung beantragt wurde und daher von der ursprünglichen Entwässerungsplanung auszugehen ist.

Ergebnis der Anhörung

Die zuständigen Wasserbehörden – das LUA als oberste und obere Wasserbehörde und die untere Wasserbehörde beim Landkreis Dahme-Spreewald halten alle aufgezeigten Probleme prinzipiell für lösbar.

Hingewiesen wird besonders auf die notwendigen Überwachungsmaßnahmen nach Abschluss des Ausbaus des Flughafens. Insbesondere geht es um die Gefahr einer möglichen Versalzung des Wassers im Wasserwerk Eichwalde. Weiterhin muss jetzt schon geklärt werden, welche Maßnahmen einsetzen, wenn bestimmte Grenzwerte überschritten werden, zum Beispiel Grundwasserstände in Rotberg.

Einvernehmlich mit den Vorhabensträgern wurde festgestellt, dass ein solches Havarie- und Monitoringkonzept sinnvoll und notwendig sei. Offen ist die Frage, ob diese Anforderungen in den Planfeststellungsbeschluss mit einzubeziehen seien oder, wie vom Vorhabensträger gewünscht, erst bei der Ausführungsplanung erarbeitet werden sollten, um sich nicht lediglich auf Annahmen, sondern auf konkrete Vorgaben stützen zu können.

Darstellung der Schwerpunkte im Einzelnen

Aus Sicht der Anhörungsbehörde ergeben sich zum Sachthema Wasserrechte die nachfolgend aufgeführten Schwerpunkte:

1. Bewertung des Gutachtens „ Anlagenbezogener Gewässerschutz“ – M 17

In den Planunterlagen werden Abwasseranlagen meistens bestimmten Einrichtungen, welche noch weitere Genehmigungen nach Planfeststellungsbeschluss benötigen, nachgeordnet. Da die Planung dieser Einrichtungen noch nicht vorliegt, sind dem Gutachten nur sehr unkonkrete Aussagen über diese Abwasseranlagen zu entnehmen.

Daher wird insbesondere vom LUA moniert, dass das Gutachten M 17 zu unkonkret sei. Es würden Aussagen zu weiteren wassergefährdenden Stoffen (M 17, Pkt. 4.8), detaillierte Aussagen zu den einzusetzenden Feuerlöschmitteln (M 17, Pkt. 4.7) und Angaben zu den Abwässern aus Flugzeugtoiletten fehlen.

Die TdV bestätigten, dass das Gutachten keine konkrete Abwasserplanung enthalte, sondern nur den Rahmen aufzeige, in dem sich die Detailplanung bewegen solle, bzw. in dem sich eine nachgeordnete wasserrechtliche Genehmigung bewegen werde. Die Entsorgung der Chemietoiletten erfolge entsprechend den abfall- und abwasserrechtlichen Vorschriften.

Hinsichtlich des Punktes Entsorgung der Chemietoiletten konnten nach Ansicht der Anhörungsbehörde sämtliche Einwände und Bedenken im Erörterungstermin ausgeräumt werden. Die Entsorgung kann durch die Kläranlage Waßmannsdorf erfolgen, eine Zusage der Berliner Wasserbetriebe liegt vor und es bestehen auch keine Kapazitätsprobleme.

Nach Aussage der TdV seien im Gutachten alle gebräuchlichen Feuerlöscher beschrieben - welche jedoch später eingesetzt werden, sei noch nicht bekannt, solle sich jedoch in diesem Rahmen bewegen.

Hier sind nach Ansicht der Anhörungsbehörde noch einige Fragen offen. So konnte auf toxikologische und ökotoxikologische Fragestellungen nicht erschöpfend eingegangen werden. Einige der aufgeführten halogenierten Feuerlöschmittel sollen laut Einwenderangaben bereits seit 1991 verboten sein. Im Rahmen der Anhörung konnte der TdV dazu keine Auskünfte erteilen. Für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit müssen entscheidungsrelevante Unterlagen vorliegen. Die pure Aufzählung aller üblicherweise eingesetzten Feuerlöschmittel bzw. die Aussage, dass noch nicht bekannt sei, welche weiteren wassergefährdenden Stoffe eventuell zum Einsatz kommen werden, erscheint nicht ausreichend. Hier fehlen detaillierte Angaben.

Im Erörterungstermin wurde bekannt, dass die Entsorgung bestimmter wassergefährdender Stoffe durch außerbetriebliche Spezialunternehmen erfolgen soll, die das entsprechende Know-how besitzen. Im Gutachten M 17 wird dagegen ausgeführt, dass nach vorliegendem Planungsstand die Endreinigung des gesamten Schmutzwassers mit Ausnahme des Abwassers aus der Flugzeugenteisung im Klärwerk Waßmannsdorf erfolgen wird (M 17, Pkt. 6.1). Weder in den Planunterlagen noch in der Gegendarstellung des Vorhabensträgers wird eine außerbetriebliche Entsorgung erwähnt. Hinsichtlich des Abwassers aus der Flugzeugenteisung wurde jedoch im Erörterungstermin vom TdV erklärt, dass dieses in der Kläranlage Waßmannsdorf entsorgt werden soll.

Es muss festgestellt werden, dass es zwischen den Aussagen im Gutachten M 17 und den mündlichen Aussagen im Erörterungstermin erhebliche Differenzen gibt, die im weiteren Verfahren geklärt werden müssen.

2. weitere Einwände und Hinweise

2.1 Einleitungsrechte

Viele Einwender befürchten eine Beschränkung und Einschränkung ihrer Einleitungsrechte, wenn die vom Antragsteller beabsichtigte Nutzung von Vorflutern (Glasowbach und Selchower Flutgraben) erfolgt.

Die TdV führen dazu aus, dass alle vorhandenen und planungsrechtlich gesicherten, geplanten Einleitungen berücksichtigt worden seien. Die Ableitung von Niederschlagswässern anderer Nutzer werde problemlos gewährleistet. Es werde keine Kapazitätsprobleme geben.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde kann davon ausgegangen werden, dass keine Probleme bei der zusätzlichen Einleitung von Niederschlagswasser in die Vorfluter auftreten, wenn die in der Stellungnahme der Unteren Wasserbehörde des LDS aufgeführten Auflagen beachtet werden.

2.2 Private Wasserrechte

Einwender und Betroffene befürchten eine Beeinträchtigung der privaten Wasserrechte nach § 23 Wasserhaushaltsgesetz (WHG), da im Gutachten M 18 - Bewertung des potenziellen Vogelschlagrisikos - eine Beschränkung der Gewässernutzung, wie z.B. Wassersport, Fischerei oder Sportangeln, vorgesehen sei (M 18, Pkt. 7.1.6).

Die TdV sagen für den Bereich Köpenick zu, dass es keine Beschränkung des Gemeingebrauchs der Gewässernutzung geben werde. Diese Maßnahmen seien nicht geplant und nicht beantragt.

Nach Ansicht der Anhörungsbehörde ist der Einwand ausgeräumt. Im Gutachten M 18, Pkt. 7.1.6, werden lediglich mögliche gestalterische Maßnahmen aufgelistet, welche der Attraktivität eines bestehenden Gewässers entgegen wirken und darum bei der Sekundärnutzungsplanung diskutiert werden sollten.

2.3 Gefahren durch Havarien und Altlasten

Einwender und Betroffene befürchten Nutzungseinschränkungen durch Havarien und Altlasten. Es wird auf die hohe Schadstoffdurchlässigkeit des Untergrundes und die große Wichtigkeit des Flughafenbereiches bezüglich der Trinkwasserversorgung hingewiesen. Im Zusammenhang mit vorhandenen Altlastenverdachtsflächen könne es zu einer möglichen Beeinträchtigung des Wasserwerks Friedrichshagen und der Eigenwasser-versorgung kommen.

Die TdV führen dazu aus, dass einer möglichen Wassergefährdung durch Bodenauskofferung durch die Entnahme von verunreinigtem Wasser entgegengewirkt werden solle.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde besteht hinsichtlich der ökotoxikologischen Abschätzung der Auswirkungen von Havarien und freigesetzten Altlasten auf Gewässer weiterhin ein Dissens. Im Rahmen des Anhörungsvetiahrens konnte hier keine Annäherung zwischen den gegensätzlichen Standpunkten erzielt werden. Hier erscheint noch Ermittlungsbedarf zu bestehen.

2.4 Rückstaugefahr

Insbesondere das LUA fordert für die Mündungsbereiche der zufließenden Gräben (z.B. des Trift- und des Ebbegrabens in der Ortslage Schulzendorf) einen Nachweis, dass durch die erhöhten Abflüsse im Selchower Flutgraben keine nachhaltigen Beeinträchtigungen des Umlandes (z.B. Keller-vernässungen) durch Rückstau auftreten werden.

Die TdV führen dazu aus, dass eine Rückstaufreiheit derzeit nicht gegeben sei, so dass dies sinnvoller Weise auch nicht gefordert werden könne. Durch verschiedene beantragte Maßnahmen würden sich die Verhältnisse jedoch gegenüber den derzeitigen ungenügenden Abflussverhältnissen verbessern.

Nach Ansicht der Anhörungsbehörde sollten die TdV Rückstauberechnungen für die Mündungsbereiche der zufließenden Gräben nachreichen, um eindeutige Aussagen über mögliche Beeinflussungen angrenzender Bereiche (z.B. Ortslage Schulzendorf) treffen zu können. Eine Zurückweisung der Forderung durch die TdV kann aus Sicht der Anhörungsbehörde nicht akzeptiert werden.

2.5 Fehlende wasserrechtliche Erlaubnisse, Bewilligungen, Planfeststellungen

Einwender und Betroffene wenden ein, dass im Antrag nicht erkennbar sei, welche wasserrechtlichen Erlaubnisse, Bewilligungen und Planfeststellungen notwendig und möglich seien.

Die TdV verweisen hierzu auf Band A 1 der Antragsunterlagen.

Nach Ansicht der Anhörungsbehörde kann der Einwand als ausgeräumt betrachtet werden. Die Anhörungsbehörde hat im Rahmen des Anhörungsverfahrens auf der Grundlage des § 73 VwVfG Bbg Stellungnahmen der zuständigen Wasserbehörden, des Landesumweltamtes als obere Wasserbehörde und als Wasserwirtschaftsamt, sowie von der unteren Wasserbehörde des LDS eingeholt. Für die untere Wasserbehörde sind alle wesentlichen Differenzen geklärt (vgl. Protokoll des Erörterungstermins vom 22.11.2001, LDS).

Die beantragte Planfeststellung umfasst wasserrechtlich erlaubnispflichtige Benutzungs-Tatbestände, für die die Planfeststellungsbehörde gemäß § 14 Abs. 1 WHG eine Erlaubnis zu erteilen hat. Insoweit ist mit der oberen Wasserbehörde das Einvernehmen herzustellen (§ 14 Abs. 3 WHG). Außerdem sind Gewässerausbauten, die wasserrechtlich einer Planfeststellung gemäß § 31 WHG bedürfen, durch das Vorhaben mit umfasst. Da die Planfeststellung nach dem Luftverkehrsgesetz die erforderlichen Gewässerausbauten mit umfasst, wurden vom Lua die notwendige Nebenbestimmungen formuliert.

2.6 Biotopgefährdung durch Enteisungsmittel

Einige Einwender und Betroffenen befürchten hinsichtlich der Lagerung und des Umgangs mit Enteisungsmitteln Störungen an bestehenden Biotopen. Insbesondere wird auf die Salzbelastung beim Abbau von Enteisungsmitteln hingewiesen.

Die TdV wenden demgegenüber ein, dass alle eingesetzten Stoffe entsprechend dem im Wasserrecht verankerten Vorsorgeprinzip sicher umschlossen und beseitigt würden.

Nach neueren Angaben des TdV soll das gesamte mit Enteisungsmitteln belastete Niederschlagswasser der Kläranlage Waßmannsdorf zur Behandlung

zugeleitet werden. Die Einhaltung der Anforderungen an die Einleitung des belasteten Niederschlagswassers wäre damit gewährleistet. Die Bodenfilter sollten nur als Retentionsräume genutzt werden. Das LUA äußerte keine Bedenken. Der Einwand wäre ausgeräumt. Die Richtigkeit dieser Angabe sollte nach Meinung der Anhörungsbehörde vom Vorhabensträger bestätigt werden, da im Gutachten M 17 die Entsorgung von Abwässern mit Enteisungsmitteln in Waßmannsdorf ausgeschlossen wird (siehe auch oben unter X.1.).

2.7 Konzept der Flugzeugenteisung

Insbesondere das LUA fordert eine Überprüfung des bestehenden Konzepts der Flugzeugenteisung unter Berücksichtigung wasserwirtschaftlicher Belange. Eine Rückgewinnung von Flugzeugenteisungsmitteln stelle eine wirkungsvolle Maßnahme zur Vermeidung von Abwasserbelastungen dar und solle bereits auf bestehenden Flughäfen praktiziert werden.

Die TdV wenden dazu ein, dass die Rückgewinnung von Flugzeugenteisungsmitteln wirtschaftlich nicht sinnvoll sei. Der reibungslose Flugbetrieb in der Endausbauphase sei nur mit einer dezentralen Flugzeugenteisung zu gewährleisten.

Nach Ansicht der Anhörungsbehörde besteht hinsichtlich dieses Hinweises noch Klärungsbedarf

2.8 Hochwasserschutz für die Gemeinde Kiekebusch

Nach Ansicht des LUA muss der Hochwasserschutz für die Gemeinde Kiekebusch gewährleistet werden (Pkt. 3.1.2.6 der Erwiderung des LUA). Dazu seien der hydraulische Nachweis der Ableitung des Hochwasserscheitels in der Ortschaft Kiekebusch, sowie Rückstauberechnungen für die Mündungsbereiche zufließender Gräben zwingend notwendig. Für ausreichenden Hochwasserschutz müsse ein 100-jähriges und nicht nur ein IO-jähriges Hochwasser berücksichtigt werden.

Nach Aussage der TdV wurde geprüft, ob Rückstauschäden entstehen können. In den Antragsunterlagen sei hinreichend dargestellt, dass keine Schäden zu befürchten seien. Ein Rückstau nach Kiekebusch sei ausgeschlossen. Der Einwand wird zurückgewiesen. Es wird jedoch bestätigt, dass für empfindliche Bereiche ein 100-jähriges Hochwasser berücksichtigt werden müsse, warum

dies hier nicht der Fall war, konnte der TdV im Erörterungstermin nicht erklären (Niederschrift aus der Erörterung mit dem LUA am 19.11.2001).

Hinsichtlich der Frage des Hochwasserschutzes für die Gemeinde Kiekebusch konnte im Anhörungsverfahren keine Einigung erzielt werden. Hier sind noch weitere Absprachen und Vereinbarungen zwischen den TdV und der Wasserbehörde notwendig.

Eine Klärung konnte hinsichtlich der Anerkennung der Hochwasser-scheitelabflusswerte erfolgen (Pkt. 4.5.2.1 der Erwiderung des LUA). Die Wasserbehörde verzichtet auf eine Neuberechnung. Die in den Planunterlagen berechneten Scheitelabflusswerte werden als Planungsgrundlage anerkannt.

2.9 Entsorgung der Flugzeugwaschwässer

Zu dem Thema Entsorgung von Flugzeugwaschwässern monieren Einwender und Betroffene, dass zwar in den Unterlagen eine entsprechende Entsorgung beschrieben wird, aber nicht bekannt sei, ob es einen zentralen Waschplatz für Flugzeuge geben solle, oder die Flugzeuge im Hangar, auf dem Standplatz oder auf dem Vorfeld gewaschen werden sollen. Unklar sei die tatsächliche Anordnung eines Flugzeugwaschplatzes.

Die TdV führen dazu aus, dass die Schmutzwässer aus der Flugzeugwäsche nach geeigneter Aufbereitung in das Schmutzwassernetz geleitet würden. Falls die Flugzeugwäsche im Freien erfolge, sei ein Speicherbecken vorgesehen und bei Bedarf für das Waschen von Flugzeugen in den Wartungshallen müsse dieses später im Rahmen der Hochbau-Planung berücksichtigt werden.

Nach Ansicht der Anhörungsbehörde sind die Planungen hinsichtlich eines Waschplatzes für Flugzeuge zu unkonkret. Die TdV haben nur die Entsorgung von Flugzeugwaschwässern beschrieben, die Argumentation hinsichtlich eines konkreten Flugzeugwaschplatzes blieb im Unklaren. Hier sind noch weitere Nachforschungen erforderlich.

XI. Umweltverträglichkeitsprüfung

Allgemeines zur vorgelegten Umweltverträglichkeitsprüfung

Für das geplante Vorhaben ist gemäß § 3 Abs. 1 UVPG i.V.m. Nr. 13 der Anlage zu § 3 UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Die Behörde erarbeitet dabei auf Grundlage der Unterlagen eine zusammenfassende Darstellung und eine Bewertung der Umwelt-auswirkungen des Vorhabens (§§ 11 und 12 UVPG).

Die TdV haben dazu eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) eingereicht. Diese UVS soll die Umweltauswirkungen des Vorhabens zusammenfassend darstellen. Bestandteil dieser UVS ist eine Prognose der Umweltauswirkungen durch einen Vergleich des Ist-Zustandes mit dem Endausbauszenario 20XX (anders nur im Schutzgut Mensch und Luft wo teilweise auch die Szenarien 2007 ff. und das Eröffnungsszenario 2007 betrachtet wurden). Weiterhin beinhaltet die UVS eine Bewertung der funktionalen Bedeutung und Empfindlichkeit der Umweltbereiche, dargestellt nach Wertstufen von 1 bis 5. In der UVS werden die Auswirkungen des Vorhabens nach § 6 Abs. 3 UVPG innerhalb der jeweiligen Untersuchungsräume ermittelt und beschrieben. Dabei ist nach anlage-, betriebs- und baubedingten Wirkungen unterschieden. Auch die Bewertung der Auswirkungen wurde von den TdV vorgeschlagen. Dabei haben sich die TdV einer ordinalen Wertskala bedient, die im Sinne der ökologischen Risikoanalyse die Wirkungen mit der Bedeutung und Empfindlichkeit der Umweltbereiche verknüpfen soll. Die Umweltauswirkungen der Stufen 3, 4 und 5 (mittel bis sehr hoch) wurden als erheblich bezeichnet. In der Stufe 2 (gering) wurde zur Beurteilung der Erheblichkeit zusätzlich die Ausdehnung des Eingriffes geprüft. Die TdV stellen dar, dass das Vorhaben insgesamt zu erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt führt.

Vor Einreichung der Planunterlagen hat ein Scoping stattgefunden, in dessen Folge das Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr mit Schreiben vom 16.6.1998 die TdV über den voraussichtlichen Untersuchungsrahmen nach § 5 UVPG informiert hat.

Die Bestandsermittlungen und Bewertungen der UVS bilden den Ausgangspunkt der weiteren Betrachtungen im LBP. Daher wirken sich Lücken in der UVS auch im LBP aus.

Sachverhalt

Im Wesentlichen umfasst das geplante Vorhaben die Errichtung einer neuen Start- und Landebahn südlich der bisherigen südlichen Start- und Landebahn und der nötigen Abfertigungseinrichtungen. Die nötigen Straßenverkehrsanbindungen an die Bundesautobahn A 113 neu und weitere Straßen; die Schienenanbindung an den Berliner Außenring, an die Görlitzer Bahn sowie die S-Bahn (samt Untertunnelung des Flughafens). Die Infrastrukturmaßnahmen zur Ver- und Entsorgung des Flughafens wie die wasserbaulichen Maßnahmen zur Entwässerung am Glasowbach und Selchower Flutgraben, die Neuordnung und Neuverlegung von erdverlegten Kabeln und Druckleitungen und die Neuordnung und Neuverlegung von 110 kV Freileitungen.

Als ganz wesentliche Auswirkungen sind jedenfalls die umfangreichen Flächenversiegelungen (samt Flächenumwandlungen, Aufschüttungen und Abgrabungen) und Schallimmissionen zu nennen. Aber auch die Schadstoffimmissionen, Grundwasserabsenkungen (vor allem in der Bauphase während der Untertunnelung), Zerschneidungen und Veränderungen im Landschaftsbild bilden Auswirkungsschwerpunkte.

Ergebnis der Anhörung

Das Anhörungsverfahren hat gezeigt, dass es durchaus einige noch zu überprüfenden Punkte gibt. Insbesondere hat sich erwiesen, dass die Beeinträchtigungen der Erholungsfunktion nicht gesondert begutachtet wurden. Die Lärmwirkungen auf die Fauna (besonders auf die Avifauna) sind unbefriedigend dargestellt worden. Bei den Erschütterungswirkungen durch die Anbindung Görlitzer Bahn und hinsichtlich einer Altlastenfläche hat die Anhörungsbehörde neuere Erkenntnisse gewonnen. Das Entwässerungs-konzept ist aus naturschutzfachlicher Sicht fraglich.

Ansonsten ist im Ergebnis des Anhörungsverfahrens unter anderem eine Aktualisierung der Risikoanalyse durchgeführt worden und der Bestand an gefährdenden Anlagen gemäß novellierter Störfallverordnung vom 02.052000 (unter Einbeziehung des Flughafentanklagers) ergänzt worden. Diese Unterlagen wurden während der Erörterung nachgereicht und waren den Einwendern und Betroffenen zur Einsicht zugänglich.

Darstellung der Schwerpunkte im Einzelnen

Aus Sicht der Anhörungsbehörde ergeben sich aus den fachlichen Stellungnahmen und den Einwendungen zum Themenkomplex ,,Umweltverträglichkeitsprüfung“ die nachfolgend aufgeführten Schwerpunkte:

1. Allgemeine Kritik zu Untersuchungsgegenstand, -rahmen und -methoden

1.1 Fehlende Alternativenprüfung nach § 6 Abs. 4 Nr. 3 UVPG, Änderungsrichtlinie RL 97/11/EG

Vor allem von den Einwendern und Betroffenen (z.B. Termin 17.08.2001, 21.08.2001) aber auch einigen Trägern öffentlicher Belange wird kritisiert, dass die UVP Änderungsrichtlinie 97/11/EG hätte angewandt werden müssen. Insbesondere hätten die TdV keine Standortalternativen und keine Nullvariante in der UVS geprüft und dargestellt, obwohl nach der UVP-Änderungsrichtlinie (97/11 EG) und auch den gesetzlichen Vorschriften des UVPG eine Pflicht dazu bestanden habe.

Die TdV wenden dagegen ein, dass alle Regelungen in die UVS eingeflossen seien, die zum Zeitpunkt der Erstellung in gültiges nationales Recht umgesetzt worden waren (so zum Beispiel die Richtlinie 85/337/EWG). Nach Ansicht der TdV besteht keine gesetzliche Verpflichtung zur Darstellung von Standortalternativen in der UVS. Das UVPG verpflichte nicht zu einer Standortalternativenprüfung, der Standort sei durch die Instrumente der Landes- und Regionalplanung bereits gesichert (gemeint sind das LEPro und der LEP SF ein anderer Standort dränge sich auch nicht auf. Als Vorhabensalternativen seien verschiedene Varianten zur Lage der Start- und Landebahnen (Konfigurationsanalyse) sowie des Terminalbereichs und der straßenseitigen und schienenseitigen Erschließung dokumentiert und in ihren Auswirkungen auf die Umwelt geprüft und abgewogen worden. Das reiche aus.

Nach Ansicht der Anhörungsbehörde besteht hier kein Mangel. Insbesondere ergibt sich weder aus dem UVPG noch aus der Änderungsrichtlinie, dass die TdV Unterlagen zu Standortalternativen vorlegen müssen. Es genüge, dass die TdV – wie oben dargelegt – eine Übersicht über die wichtigsten anderen von ihnen geprüften Lösungsmöglichkeiten unter Angabe der Auswahlgründe vorgelegt haben. Davon unabhängig ist, ob eine Pflicht der zuständigen Behörde zur Alternativenprüfung besteht. Anzumerken ist aber, dass die

Begründung der TdV, soweit sie sich auf die Festlegung des Standorts durch Instrumente der Landesplanung stützt, wegen der inzwischen ergangenen gerichtlichen Entscheidungen zu diesen Instrumen ten problema fisch ist.

Nach Nr. 2 des Anhangs III der Änderungsrichtlinie haben die TdV ,,gegebenenfalls" eine Übersicht über die wichtigsten anderweitigenu. s. w. (von Ihnen) geprüften Lösungsmöglichkeiten" vorzulegen – auch in § 6 Abs. 4, Nr. 3 ist nur geforderte, dass eine Übersicht über die geprüften Varianten vorzulegen ist. Dies haben die TdV getan.

Zu *beachten ist jedoch, dass jedenfalls die zuständige Behörde grundsätzlich zur Alternativenprüfung verpflichtet bleibt. Diese Alternativenprüfung wird als ,,Herzstück" der UVP bezeichnet. Aus der Wendung, die Umweltfolgen des Vorhabens sollen in ,,geeigneter Weise" identifiziert, beschrieben und bewertet werden folgt nämlich grundsätzlich dass Vorhabensalternativen mitberücksichtigt werden müssen. Danach erlaubt erst der Vergleich mehrerer Alternativen (einschließlich der, auf das Projekt ganz zu verzichten – Nullvariante) die umweltfreundlichste von ihnen festzustellen (so unter anderem Erbguth/Schink UVPG, § 2 Rn. 20).*

Hinsichtlich der zu untersuchenden Schutzgüter enthält die Richtlinie keine wesentliche Änderung im Vergleich zur Regelung des UVPG. Es kann daher nur fraglich sein, wie der Begriff ,,Sachgüter und das kulturelle Erbe" auslegt wird. Versteht man dies auch als Summe der Sitten und Gebräuche, so ist der Begriff in der Richtlinie etwas weiter. Fehlende Untersuchungen in diesem Bereich sind aber von keiner Seite angemahnt worden.

Nach der Richtlinie sind auch mittelbare Folgen des Projekts zu beschreiben und zu untersuchen. Dies stellt jedoch keinen Unterschied zum UVPG dar (vgl. Verhältnis zum EG Recht im Handbuch der Um weltverträglichkeitsprüfung, Band I, Komm. § 2, Rn. 12 ff, insbes. 19 - 24).

Ob von den TdV in anderen Bereichen noch Standortalternativen dargelegt werden müssten - hier fraglich hinsichtlich der Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung – ist insbesondere hinsichtlich der neueren gerichtlichen Entscheidungen in den Klageverfahren einiger betroffener Gemeinden gegen den Landesentwicklungsplan engerer Verflechtungsraum und den Landesentwicklungsplan Standortsicherung Flughafen offen. Es ergibt sich hier noch Überprüfungsbedarf- zu dieser Thematik wird auf die Ausführungen zum Thema Raumordnung und Landesplanung verwiesen.

1.2 Abweichung von dem im Unterrichtungsschreiben festgelegten Untersuchungsrahmen (§ 5 UVPG)

Von vielen Einwendern und Betroffenen, aber auch einigen Gemeinden (unter Bezug auf die Auswertung des beauftragten Synök Instituts) wird bemängelt, dass der als Ergebnis des Scopings vorgeschriebene Untersuchungsrahmen teilweise nicht eingehalten worden sei.

Insbesondere wird moniert, dass entgegen dem Unterrichtungsschreiben des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr vom 16.6.1998 die LAI Leitlinie in der UVS nicht berücksichtigt worden sei. Es fehle insbesondere eine Untersuchung über einen Tag mit überdurchschnittlichem Verkehrs-aufkommen nach der LAI.

Die TdV wenden dagegen ein, dass das Unterrichtungsschreiben keine Bindungswirkung entfalte und dass die Erarbeitung und Zusammenstellung der Planunterlagen ein dynamischer Prozess sei, in den ständig neuere Erkenntnisse einfließen könnten. Insofern sei ein Abweichen vom ursprünglich festgelegten Untersuchungsrahmen denkbar und im Einzelfall gerechtfertigt.

Die TdV und ihre Lärmgutachter sind der Ansicht, dass die LAI-Leitlinie zur Beurteilung der Umweltauswirkungen des Vorhabens nicht relevant sei. Deshalb sei eine Beurteilung nach diesem Regelwerk nicht vorgenommen worden. Sie diene nicht zur Beurteilung von Fluglärm (siehe Fluglärmgesetz), sondern zur Ausweisung von raumordnerischen Zielen und Grundsätzen (z.B. Siedlungsbeschränkungsbereiche in der Umgebung von Flugplätzen), ihre Berücksichtigung sei darum entbehrlich gewesen. Eine Untersuchung zu einem Tag mit überdurchschnittlichem Verkehrsaufkommen sei jedoch erstellt worden und die Ergebnisse seien in die UVS eingeflossen.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde bedarf es noch einer näheren Erklärung und Rechtfertigung, weshalb die LAI-Leitlinie hier ausgeklammert wurde. Es ist zu bedenken, dass die Festsetzung von Siedlungsbeschränkungsbereichen ganz erheblichen Einfluss auf das Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter haben kann.

1.3 Untersuchungsrahmen enthält die notwendigen Folgemaßnahmen nicht

Zum Beispiel von den Verbänden des Landesbüros der anerkannten Naturschutzverbände (dort Abs. 64) aber auch zahlreichen Einwendern wird gefordert, dass die Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen Ausbau der B 96 alt, Neubau der A 113 neu, Ausbau der B 96 (und andere wie Ausbau B 179, L 75, L 402, K 61, K 63) in den Untersuchungsrahmen einbezogen werden müssten. Diese Maßnahmen stünden in direktem Zusammenhang mit der Planung des Vorhabens und seien als Folgemaßnahmen Teil des Gesamtprojekts.

Nach Ansicht der TdV stehen die aufgeführten Maßnahmen nicht in ursächlichem Zusammenhang mit dem Vorhaben, sondern dienen laut der jeweiligen Bedarfbegründung der besseren Anbindung an das Stadtgebiet bzw. der Entlastung der künftig umfahrenen Ortslagen. In die UVS seien aber die nötigen Anbindungen an die A 113 neu, an die B 96 alt, und die B 96 übernommen worden. Mögliche zusätzliche Belastungen durch Kfz Verkehr seien aus dem humantoxikologischen Gutachten in die UVS eingeflossen.

Nach Ansicht der Anhörungsbehörde ist der Argumentation der TdV hier zu folgen. Soweit es sich nicht um notwendige Folgemaßnahmen oder mittelbare Wirkungen des Vorhabens handelt, müssen diese Vorhaben nicht in die UVS einbezogen werden.

1.4 Kritik an der Behandlung von Unfall- und Havariegefahren

Viele Einwender und Betroffenen, aber auch einige Träger öffentlicher Belange kritisieren, dass die Untersuchungen zu den Unfall- und Havariegefahren unzureichend seien. Es bestehe kein in sich geschlossener Ansatz der Untersuchung von Störfallproblematiken mit ihren komplexen Wechselwirkungen und Folgen. Gefahren für die Schutzgüter Oberflächen-wasser, Boden, Grundwasser und Mensch würden nicht betrachtet. Sie fordern Störfallszenarien und Betrachtungen zur Katastrophenverhütung und -minimierung.

Vor allem im Erörterungstermin am 22.11.2002 wurde vom Landkreis Dahme-Spreewald gefordert, ein umfassendes Gutachten anfertigen zu lassen, das eine Berechnung der zukünftig erforderlichen Ausstattung sowohl mit Rettungs- als auch mit Katastrophen- und Brandschutzeinrichtungen, sowie einen Weg zur

Umsetzung dieser Anforderungen enthält. Es sollten auch die Bauphase und die anlagenbedingten Risiken untersucht werden. Dieser Forderung schließen sich verschiedene Gemeinden an.

Die TdV weisen darauf hin, dass das Thema Unfall- und Havariegefahren ausführlich im Fachgutachten M 21 untersucht worden sei. Erhebungen und Abschätzungen der Umweltauswirkungen nach einer Flugzeugkatastrophe stünden bisher nicht zur Verfügung, dies sei Aufgabe der Forschung und Wissenschaft. Für den Brandschutz auf dem Flughafen seien die TdV nach der ICAO verantwortlich (Flughafengelände und 1000 m von der Schwelle in Verlängerung der Start- und Landebahn). Die Flughafenfeuerwehr sei für diese Aufgaben auch ausgerüstet. Darüber hinaus seien die Katastrophenschutzbehörden zuständig, Vorsorge für etwaige Flugunfälle zu treffen. Zur Erstellung eines so umfangreichen Gutachtens wären die TdV nicht in der Lage; sie bieten aber Unterstützung in bilateralen Gesprächen an.

In der Erörterung dieses Punkts konnte keine Einigung erzielt werden. Außerhalb der Planfeststellung sind jedenfalls Katastrophen- und Rettungsschutzpläne entsprechend den neuen Erfordernissen anzupassen.

Hinsichtlich der möglichen komplexen Umweltauswirkungen von Havarien sind die TdV nicht gezwungen, Grundlagenforschung innerhalb der UVS zu betreiben. Die UVS soll die Auswirkungen nach dem Stand der Forschung beschreiben. Wenn dies zur Zeit nicht möglich ist, muss prinzipiell im Kapitel ,,Schwierigkeiten und fehlende Kenntnisse“ auf diese Lücken hingewiesen werden (daran fehlt es noch).

1.5 Fehlende Betrachtungen der Auswirkungen auf nachgeordnetes Straßennetz

Vor allem einige Gemeinden monieren, dass in der UVS keine Auswirkungen auf das nachgeordnete Straßennetz untersucht worden seien. Diese Belastungen führten zu großflächigen Qualitätsminderungen durch lärmbedingte Wohn- und Außenbereichsbelastungen. In den Erörterungsterminen (z.B. am 29.11.2001) wurde außerdem mehrfach darauf hingewiesen, dass Ausweichrouten bei eventuellen Sperrungen der Hauptverkehrsanbindungen nicht genauer untersucht worden sei und fraglich sei, ob die gemeindlichen Straßen diese großen Verkehrsströme aufnehmen könnten.

Die TdV weisen darauf hin, dass hinsichtlich des induzierten Verkehrs auf das übergeordnete Verkehrsnetz ein Fachgutachten erstellt worden sei, dessen Erkenntnisse in die UVS eingeflossen seien. Dabei seien entsprechend der 16. BImSchV (Bundesimmissionsschutzverordnung) alle Straßen, die neu gebaut oder wesentlich verändert werden, untersucht worden. Des Weiteren seien im Rahmen der UVS alle Straßen untersucht worden, auf denen eine Lärmzunahme von 3 dB(A) aufgrund der Verkehrszunahme zu verzeichnen sei. Eine Ermittlung darüber hinaus sei vom MSWV aufgrund der Regelung der 16. BImSchV nicht gefordert worden. Hinsichtlich des Problems der Ausweichrouten sei nur die B 179 als Hauptumleitung in dem Fachgutachten untersucht worden. Ansonsten sei die Mehrbelastung der gemeindlichen Straßennetze bei Sperrung der Hauptverkehrsanbindungen aber ein allgemeines Problem, das nicht durch das Vorhaben ausgelöst werde.

Nach Ansicht der Anhörungsbehörde ist die Vorgehensweise hier nachvollziehbar dargestellt worden. Es ist zu erwarten, dass auf diese Weise die entscheidungsrelevanten Umweltauswirkungen auf das weitere Straßennetz hinreichend beurteilt werden können.

1.6 Das fuel dumping wurde nicht genauer untersucht

Die Verbände des Landesbüros der anerkannten Naturschutzverbände (dort Abs. 65 E) monieren, dass die Folgen des fuel dumpings auf die Schutzgüter Boden, Wasser, Tiere und Pflanzen, Luft und Klima nicht genauer untersucht worden seien. Die Thematik ist auch in den Erörterungsterminen mit den Einwendern und Betroffenen immer wieder angesprochen worden.

Die TdV verweisen hier auf die Ausführungen in Band N Kapitel 4.1, Seite 5 hin, wo begründet werde, dass nicht mit erheblichen Umweltauswirkungen aufgrund des fuel dumpings zu rechnen sei. Ergänzend haben die TdV als Anlage zu ihren Erwiderungen zu den Stellungnahmen jeweils eine nähere Beschreibung und Begründung zu diesem Problem eingereicht. In den Erörterungsterminen (18.09.2001; 17.08.2001; 11.06.2001; 16.08.2001) wurde zusätzlich ausgeführt, dass ein Kerosinablass in der Regel nur auf Weisung der DFS, in den dafür bestimmten Gebieten und nicht über dicht besiedelten Gebiet oder Trinkwasserschutzzonen erfolge. Die Betriebsanweisung der DFS erlaube ein Ablassen nur in einer Höhe von 10.000 ft über Grund. Der Flugkapitän habe zwar das letzte Wort bei der Entscheidung über einen Kerosinablass, aber in Deutschland sei noch kein Fall aufgetreten, in dem nicht ein bestimmtes Gebiet

zugewiesen werden konnte. Bei Messungen in Hessen seien keine Kerosinkonzentrationen am Boden festgestellt worden.

Nach Ansicht der Anhörungsbehörde sind die Wirkungsmechanismen in der Anlage zu den Erwiderungen nachvollziehbar und ausführlich dargestellt worden. Es ist glaubhaft, das hier keine erheblichen Umweltauswirkungen zu erwarten sind.

1.7 Mangelnde Nachvollziehbarkeit der UVS insgesamt

Von einigen Einwendern und Gemeinden (unter Bezug auf die Auswertung des beauftragten Synök Instituts) wird bemängelt, dass die UVS nicht aus sich selbst heraus voll nachprüfbar sei. Zur Überprüfung der Aussagen müsse an vielen Stellen auf die Fachgutachten oder auch Unterlagen im FBS Archiv zurückgegriffen werden. Konkret wurde zum Beispiel bemängelt, dass die Untersuchungen zu den FFH-Gebieten nicht in die UVS übernommen worden seien, sich die Biotopkartierung im LBP befänden, ohne dessen Biotopnummern die Angaben in der UVS nicht lokalisiert werden könnten, die Grundwassersituation in dem ,,Modellsystem Oberflächenwasser - Grundwasser“ dargestellt sei, Bestandserfassung der Fließgewässer fehlen würden usw. (siehe Synök CD-Version S. 74).

Nach Ansicht der TdV ist die gewählte Darstellungsweise ausreichend. Die Handhabbarkeit der Unterlage würde durch eine vollständige Übernahme aller Fachgutachten und Voruntersuchungen leiden. Aufgabe der UVS sei es gerade, nur die wesentlichen Aussagen der Fachgutachten zu übernehmen. Die Verweise auf die Fachgutachten seien nicht als falsch moniert worden. Alle Unterlagen ließen sich demnach auffinden.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde ist es eine übliche und sachgemäße Vorgehensweise, nur die wesentlichen Aussagen der Fachgutachten zu übernehmen. Die Beifügung des gesamten Inhalts der Fachgutachten und des Materials an Voruntersuchungen und Ähnlichem würde die UVS Unterlage unnötig vergrößern. Eine solche Unterlage wäre nicht mehr handhabbar. Solange grundsätzlich die Möglichkeit einer fachlichen Nachprüfung besteht – was nicht angezweifelt wurde – sieht die Anhörungsbehörde hier keine Probleme.

1.8 Kritik an der Bewertungsmethode in der UVS

Einige Gemeinden (unter Bezug auf die Auswertung des beauftragten Synök Instituts) kritisieren die von den TdV gewählte Bewertungsmethode der UVS. Die ökologische Risikoanalyse täusche eine differenzierte Auswirkungsbetrachtung vor, im Grunde würden nur pauschale Aussagen getroffen. Dies gelte vor allem in dem Bereichen Boden, Grundwasser, Oberflächenwasser und Landschaft. Die in der Risikoanalyse verwandten Wertstufen würden Prognosewerte verschleiern – vor allem im Bereich des Lärms. Die Erheblichkeitsschwellen seien unzulässig ermittelt worden. Die Wertprädikate der Risikoanalyse würden keine Anbindung an Bewertungsmaßstäbe im Rahmen des § 12 UVPG erlauben. Mittelbare Auswirkungen könnten mit diesem System gar nicht abgeleitet werden; dazu wären Wirkungspfade nötig – das wird jedoch in der neuen UVP-Änderungsrichtlinie gefordert. Die Einwender sprechen von einer Methodenarmut im Bereich der Wirkungsprognose.

Die TdV wenden ein, dass die ökologische Risikoanalyse dazu diene, die Aussagen der Fachgutachter operabel zu machen. Die Definition der Erheblichkeitsschwellen stünden dabei im Vordergrund. Dem Vorwurf der pauschalen Aussagen zu den Auswirkungen in den Bereichen Boden, Grundwasser, Oberflächenwasser und Landschaft wird widersprochen. Vielmehr erfolge auf Basis der Fachgutachten eine ganz differenzierte Betrachtung und Darstellung der Auswirkungen. Zum Beispiel seien beim Schutzgut Oberflächengewässer in N 9, S. 51 die unterschiedlichen Arten des Gewässerausbaus im jeweiligen Gewässerabschnitt konkret beurteilt worden. Die Auswirkungen im Bereich des Landschaftsbildes seien in N 12, S. 41 auch quantitativ erfasst worden. Die Risikoanalyse verschleiere keine Prognosewerte, die Erheblichkeit sei im Bereich des Lärms zum Beispiel nach Maßgabe von gesetzlichen Grenzwerten (z.B. 16. BImSchV), lärmmedizinisch begründeten Immissionswerten und vorsorgeorientierten Richtwerten (DIN 18005 Teil 1) beurteilt worden. Bei Überschreitung dieser Orientierungswerte sei die Auswirkung als ,,hoch“ eingestuft worden. Für die Erheblichkeitsschwellen seien in erster Linie gesetzlich normierte Bewertungsmassstäbe herangezogen worden. Wenn es solche nicht gab, sei auf die Aussage der Fachgutachter zurückgegriffen oder die Hinweise der UVPVwV berücksichtigt worden. Mittelbare Auswirkungen und Wirkpfade seien grundsätzlich berücksichtigt worden – insbesondere beim Wirkfaktor Grundwasserabsenkung. Es seien auch Auswirkungen außerhalb der Untersuchungsräume betrachtet worden; so bei der Wiederverwendung von Baurestmassen in N 7, S. 47.

Nach Ansicht der Anhörungsbehörde haben sich die TdV mit der ökologischen Risikoanalyse einer anerkannten Methode zur Bewertung in der UVS bedient.

Die Methode hat, so wie alle anderen denkbaren Methoden (verbal-argumentative Methode, Nutzwertanalyse der 2. Generation, usw.), Stärken und Schwächen. Sie entspricht aber der guten fachlichen Übung und ihr Einsatz ist damit grundsätzlich nicht zu beanstanden.

Die ökologische Risikoanalyse u.s. w. ,,bietet u.s. w. ein auf das Bewertungsziel ausgerichtetes Gerüst zur Beschreibung der komplexen Umweltzusammenhänge. Vom Konzept her berücksichtigt sie dabei sowohl die anthropogenen Einflüsse und Betroffenheiten als auch die ökologischen Zusammenhänge. In der Berücksichtigung dieses komplexen Rahmens bei der Beschreibung der Umwelt setzt sie sich positiv ab von zahlreichen Beschreibungs- und Bewertungsansätzen, die beispielsweise in technizistischer oder biologistischer Manier einen Einzelbereich bis ins Detail abarbeiten und Gesamtzusammenhänge außer acht lassen. " (so Karsten Runge ,,Die ökologische Risikoanalyse - Entwicklung und Begriffe': Handbuch der Umweltverträglichkeitsprüfung, 1. Band, Kennzahl 3570).

Da die von den Einwendern angeführte Bewertung im Rahmen des § 12 UVPG von der Behörde durchzuführen ist, muss auch einbezogen werden, dass die TdV in dieser Richtung nur einen Vorschlag unterbreiten. Die Behörde braucht dem Vorschlag nicht zu folgen und kann die Bewertung immer noch nach anderen Maßstäben und Methoden erarbeiten.

2. Kritik zu den einzelnen Schutzgütern

2.1 Schutzgut Mensch

2.1 .l Kritik an der Aufbereitung der Lärmproblematik insgesamt

Einige Träger öffentlicher Belange, wie zum Beispiel das Ministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Frauen (Abs. 37 ff.), die Senatsverwaltung für Arbeit, Soziales und Frauen Berlin, die Bundesvereinigung gegen Fluglärm und vor allem viele Einwender und Betroffenen kritisieren die Aufbereitung der Lärmproblematik in der UVS insgesamt. Es werden bereits die Untersuchungen und Bewertungen der lärmmedizinischen Fachgutachten (M 8 und M 9)

angezweifelt, deren wesentliche Aussagen in die UVS übernommen wurden. Die Fachgutachten entsprächen nicht den Anforderungen an die Gesundheitsvorsorge und reichten nicht aus, um die Auswirkungen auf die betroffene Bevölkerung zu beurteilen. Insbesondere fehle eine Betrachtung der Gesamtlärmbelastung.

Im Anhörungsverfahren wurden mehrmals umfangreiche Befragungen und Anhörungen sowohl des Gutachters Prof. Dr. Dr. Jansen, als auch der Gutachter Prof. Maschke und Prof. Dr. Guski und Dr. Kastka vorgenommen.

Diese Problematik ist umfassend in der abschließenden Stellungnahme zum Thema Lärm dargestellt; es wird auf die Ausführungen dort verwiesen.

2.1.2 Fehlende eigene Beurteilung der Eingriffe in die Erholungsfunktion

Einige Träger öffentlicher Belange (so zum Beispiel die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin, dort Abs. 38, 39) und viele Einwender und Betroffene kritisieren eine unzureichende Untersuchung der Auswirkungen auf die Erholungsmöglichkeiten der Menschen innerhalb der UVS (z.B. Erörterungstermin am 16.08.2001, 16.07.2001). Es werden zum Teil Gesundheitsgefahren, zumindest aber Einschränkungen des Wohlbefindens befürchtet, die aus mangelnder Erholung resultieren könnten.

Die TdV sind in der UVS in N 12 (Schutzgut Landschaft) davon ausge-gangen, dass die Erholungsbereiche innerhalb der 62 dB (A) Isophone in der Erholungsfunktion gemindert werden. Dies betrifft zum Beispiel 1.031 ha Waldfläche. Bei diesen Flächen gehen die TdV davon aus, dass eine Abstufung der Wertstufen für die Erholungseignung um eine Stufe eintreten wird. Unterhalb der 62 dB(A) Dauerschallbelastung wird keine Einschränkung der Erholungsfunktion gesehen.

Die Übernahme der Bewertung aus dem lärmmedizinischen Gutachten ohne eigene Bewertung der Erholungseignung innerhalb der UVS unterliegt starken Bedenken. Die Anhörungsbehörde empfiehlt hier eine neue Begutachtung (ausführliche Darstellung unter Schutzgut Landschaft).

2.1.3 Mangelhafte Darstellung der Erschütterungswirkung Schienenanbindung Görlitzer Bahn/Alternativenprüfung für Schienenanbindung

Viele Einwender und Betroffene rechnen im Bereich der Schienenanbindung Görlitzer Bahn mit erheblichen Erschütterungen.

Die Darstellungen der UVS hinsichtlich der Erschütterungswirkung der Schienenanbindung Görlitzer Bahn sind mittlerweile vom TdV (Schiene) durch ein neues Gutachten konkretisiert worden. In den Unterlagen der UVS (N 5, S. 86) wurde zu diesem Problem bisher nur mitgeteilt, dass es zu keinen Beeinträchtigungen der Gebäudesubstanz kommen werde, da die anzuwendenden DIN Werte eingehalten würden. Die anzuwendende DIN 4150, Teil 2 für die Erschütterung in der Wirkung auf Menschen werde an 80 Gebäuden in Bohnsdorf, an 9 Gebäuden in Kienberg und an 4 Gebäuden in Selchow überschritten - somit sei die Wirkung auf den Menschen als erheblich einzustufen. Nunmehr wurde ein neues Gutachten vom Obermeyer Institut für Umweltschutz und Bauphysik eingereicht, aus dem im Ergebnis entnommen werden kann, dass sich hinsichtlich der Erschütterungswirkung auf den Menschen ca. 30 bis 350 Häuser (je nachdem, welchen KB-Wert man ansetzt: zwischen 0,1 und 0,4) im Einwirkungsbereich befinden könnten. Es wird darauf hingewiesen, dass weitere Untersuchungen stattfinden müssten – zum Beispiel zur Ermittlung der Gebäudesubstanzen (Holzbalkendecken).

In diesem Zusammenhang hat der TdV (Schiene) im Termin am 23.11.2001 eine Änderung der Planungen hinsichtlich der Bahntrasse in der Ortslage Bohnsdorf (Anbindung Görlitzer Bahn) angekündigt. Es werde über eine Verlagerung der Trasse nach Süden nachgedacht, um die Anwohner und Wohnbebauung vor Erschütterungen zu schützen. Bei dieser Variante würden allerdings 32 ha Wald in Anspruch genommen, was seitens der Forstbehörde auf Ablehnung stoße.

Bisher ist noch kein Planänderungsantrag gestellt worden.

Nach Ansicht der Anhörungsbehörde muss hinsichtlich der Erschütterungswirkungen weiter ermittelt werden, in welchen Gebäuden eine erhebliche Wirkung auf die Menschen zu erwarten ist. Der angewandte KB-Wert muss dabei begründet werden. Die Untersuchungen zu den Gebäudesubstanzen müssen durchgeführt werden. Das Gutachten ergibt auch

keinen Nachweis, dass Gebäudeschäden mit hinreichender Wahrscheinlichkeit nicht auftreten werden. (Es wird auf die detaillierten Ausführungen unter dem Sachthema Immissionen verwiesen.)

Wegen der geschilderten Unsicherheiten im Bereich der Erschütterungswirkungen ist auch offen und zu überprüfen, ob nicht eine andere Anbindungsvariante geeigneter ist. Wie bereits mitgeteilt (siehe oben) erwägt der TdV (Schiene) aufgrund der neueren Erkenntnisse über die Erschütterungswirkungen eine die Anwohner weniger belastende Variante.

2.1.4 Fehlende Betrachtung der Auswirkungen der Kurzabflugstrecken

Nach Ansicht der Verbände des Landesbüros der anerkannten Naturschutzverbände (dort Abs. 65 B) fehlen in der UVS Untersuchungen über die Auswirkung der Kurzabflugstrecken, obwohl ein wesentlicher Teil der Bewegungen über diese Flugstrecken abgewickelt werden soll.

Die TdV widersprechen dieser Kritik; der Lärmprognose habe eine von der DFS als plausibel bezeichnete Annahme über die künftigen An- und Abflugverfahren zugrundegelegen, in der die Kurzabflugstrecken mit berücksichtigt seien.

Nach Ansicht der Anhörungsbehörde besteht kein Anhaltspunkt dafür, anzunehmen, dass die Flugbewegungen auf den Kurzabflugstrecken nicht in die Lärm- und Schadstoffprognose eingeflossen sind.

Lücken in der Darstellung bestehen allerdings hinsichtlich des Schutzgutes Tiere und Pflanzen. Die Darstellung der Auswirkungen durch Verlärmung und Überflug der empfindlichen Avifauna - zum Beispiel am Rangsdorfer See - ist bisher noch unbefriedigend. Dort sollten die Aussagen der TdV überprüft werden. (Es wird auf die Ausführungen dort verwiesen).

2.1.5 Forderung nach Gesundheitsverträglichkeitsuntersuchung

Viele Einwender und Betroffenen fordern die Durchführung einer Gesundheitsverträglichkeitsuntersuchung (GVU) im Rahmen der UVS. Die Langzeitauswirkungen des Projektes und Kombinationswirkungen seien nicht abschätzbar und sollten erforscht werden. Beweise müssten gesichert werden. Als Methode böte sich zum Beispiel das epidemiologische Verfahren des Robert-Koch-Istituts an. Eine Einwenderin, die als Ärztin aus dem Gebiet tätig ist, gibt aus ihrer Erfahrung an, dass im Bereich der Einflugschneise häufiger

Erkrankungen wie Asthma, Allergien, Pseudokrupp, Lebererkrankungen, Schilddrüsenerkrankungen, Herz- und Tumor-erkrankungen und Schleimhautblutungen zu beobachten seien. Es seien schon 560 Probanden untersucht und 1200 Proben genommen worden (Erörterungstermin am 14.8.2001).

Die TdV lehnen die Durchführung einer GVU über das lärmmedizinische und humantoxikologische Gutachten hinaus ab. Eine gesetzliche Grundlage bestehe zur Zeit nicht. Innerhalb des Scopingverfahrens sei eine solche Möglichkeit diskutiert und verworfen worden – zumal nach Aussagen der zuständigen Senatsverwaltungen und Ministerien auch keine Vorbefunde vorlägen. Die Untersuchung von Langzeitauswirkungen sei dem Bereich der Grundlagenforschung zuzurechnen, die nicht im Rahmen einer UVS geleistet werden muss. Das Material aus den Fachgutachten reiche für eine Risikoabwägung aus – zumal Teile einer GVU, wie die Analyse der Vorbelastung und die Erhebung und Bewertung der Zusatzbelastung, in den Gutachten vorhanden seien. Die nach Kobusch, Fehr und Serwe vorgeschriebenen Schritte der GVU seien so weit wie möglich und erforderlich durchgeführt worden. Es sei auch schwierig eine geeignete Methodik zu entwickeln (Erörterungstermine am 14.08.2001; 13.08.2001; 17.07.2001; 06.07.2001 usw.).

Nach Ansicht der Anhörungsbehörde liegt hier keine Lücke in der UVS vor. Eine gesetzliche Verpflichtung der Td V eine solche Unterlage vorzulegen existiert tatsächlich nicht. Grundlagenforschung ist innerhalb einer UVS nicht zu betreiben. Die UVP ist kein Suchverfahren.

2.1.6 Feinstäube PM 2,5 nicht untersucht

Von Einwendern und Betroffenen wird die Untersuchung auch von Mikro-Partikeln unter 2,5 Mikrometer gefordert. Diese Partikel führen nach neuesten Untersuchungen wahrscheinlich zu einem höheren Risiko für chronische Bronchitis. Die UVS enthalte dazu keine Aussagen.

Die TdV wenden ein, dass für die Erfassung und Bewertung von Feinstäuben unter PM 2,5 noch keine ausreichenden Erfahrungen für eine zuverlässige Prognose vorlägen. In der EU-Richtlinie 90/30/EG seien nur Grenzwerte für PM 10 Partikel genannt.

Die von den TdV eingereichte Nachuntersuchung der PM 10 Partikel nach den Vorschriften der EU-Richtlinie ist nach Ansicht der Anhörungsbehörde ausreichend, da es offensichtlich noch keine gesicherten Grenzwerte für ultrafeine Partikel gibt.

Es besteht keine Verpflichtung, innerhalb der UVS Grundlagenforschung zu betreiben. Das ergibt sich schon aus § 6 Abs. 3 Nr. 4 UVPG. Allerdings muss auf diese Erkenntnislücken in dem Kapitel ,,Schwierigkeiten und fehlende Kenntnisse" hingewiesen werden (daran fehlt es noch). Obwohl noch gesicherte Erkenntnisse fehlen, könnte von den TdV außerdem angegeben werden, ob und in welchen Größenordnungen überhaupt Ultrafeinstaub immittiert werden wird – Messungen an Triebwerken haben nämlich ergeben, dass der Durchmesser der aus Triebwerken emittierten Partikel zwischen 0,03 und 0,1 µm liegt (ultrafeine Partikel).

Nach epidemiologischen Untersuchungen liegt der Schluss nahe, dass keine Wirkungsschwelle für Feinstäube angegeben werden kann, unterhalb der keinerlei gesundheitlich nachteiligen Effekte auftreten (Dokumentation zum Aktionsprogramm Umwelt und Gesundheit BGA 1999); eine Korrelation zwischen dem Auftreten von ultrafeinen Partikeln und dem Auftreten von Atemwegssymptomen zeigen die Untersuchungen von Wichmann und Heyder (1996).

2.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

2.2.1 Untersuchungsraum Schutzgut Tiere und Pflanzen zu klein

Von den Verbänden des Landesbüros anerkannter Naturschutzverbände (dort Abs. 64), Landkreis Teltow Fläming (Abs. 31) und vielen Einwendern und Betroffenen wird moniert, dass Untersuchungsräume in der UVS zu klein bemessen worden seien. Vor allem hinsichtlich der Auswirkungen des Vorhabens auf die Avifauna wird gefordert, den Untersuchungsraum des Schutzgutes Tiere und Pflanzen auf den Untersuchungsraum des Fachgutachtens Vogelschlag auszudehnen. Insbesondere das empfindliche und wertvolle Gebiet des Rangsdorfer Sees sei im Untersuchungsraum für das Schutzgut Tiere und Pflanzen zu Unrecht ausgespart. Es solle einbezogen werden.

Die TdV wenden hier ein, dass der Untersuchungsraum Schutzgut Tiere und Pflanzen im Scoping festgelegt worden sei und sie sich danach ausgerichtet hätten.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde ist diese Entgegnung fragwürdig. Der Untersuchungsraum für dieses Schutzgut sollte überprüft werden, das Gebiet der Notte-Niederung und des Rangsdorfer Sees sollte jedenfalls einbezogen werden.

Im Unterrichtungsschreiben des MSWV war unter 5.7 zum Schutzgut Tiere und Pflanzen nur festgelegt, dass ,,die Abgrenzung für das Schutzgut auf der Grundlage der aktualisierten Planung plausibel zu überprüfen ist. Bei den Untersuchungen der Lärmauswirkungen auf Tiere sind die vom Schutzgut Mensch abweichenden Empfindlichkeiten gegenüber Lärmauswirkungen zu berücksichtigen.“ Eine direkte Festlegung wurde mithin im Scoping nicht getroffen, die TdV können sich auf eine solche nicht zurückziehen.

Wie unten noch näher ausgeführt wird, sind die Aussagen der UVS und des LBP zur Verlärmung von Tierlebensräumen grundsätzlich noch unbefriedigend. Es sollte ein anderer Bewertungsansatz geprüft werden.

2.2.2 Auswirkungen auf die Fauna durch Lärm nicht ausreichend untersucht

Verschiedene Träger öffentlicher Belange, zum Beispiel die Verbände des Landesbüros anerkannter Naturschutzverbände (dort Abs. 13, 14 und 35, 36), Gemeinde Groß Kienitz (Abs. 43), Gemeinde Diedersdorf (Abs. 150), sowie viele Einwender und Betroffenen äußern sich kritisch hinsichtlich einer fehlenden Untersuchung zur Beeinträchtigung der Fauna (vor allem Avifauna) und von gemeldeten FFH- und IBA-Gebieten durch betriebsbedingte Auswirkungen des Flughafens wie Lärm.

In der UVS – N 6, Seite 156 - werden zur Frage der Verlärmung von Tierlebensräumen nur zwei empfindliche Gebiete innerhalb der L_{eq3} 65 dB(A) Isolinie dargestellt. Insbesondere werden Aussagen zur Nordhälfte des NSG Waltersdorfer Flutgrabenaue und den Bereich Groß Kienitz gemacht. Hier wird auf störungsempfindliche Vogelarten hingewiesen. Eine Aussage zu anderen Dauerschallbelastungen fehlt jedoch. Von den TdV wird darauf hingewiesen, dass Lärmwirkungen auf die Fauna noch unerforscht seien und nur für einige Tierarten abgeschätzt werden könnten. Die TdV geben zwar an, dass der

Untersuchungsraum innerhalb einer relevanten Lärmbelastung läge, weisen aber auf den Gewöhnungseffekt gegenüber Lärmreizen hin. Negative Auswirkungen auf die Bestände würden mit einem Vogel Monitoring erfasst werden.

Die TdV tragen in den Erwiderungen Darstellungen zu weiteren im Antrag nicht gesondert untersuchten FFH-Gebieten, NSG und anderen hochwertigen Gebieten nach und sehen dies als FFH-Vorprüfung an.

In diesen Erwiderungen werden die einzelnen Auswirkungen des Vorhabens dargestellt – unter anderem auch die Lärmwirkungen.

In den naturschutzfachlichen Fragen hinsichtlich Verlärmung von Tierlebensräumen hat sich keine Einigung herbeiführen lassen. Es sollte eine Einschätzung durch eine unabhängige Stelle erfolgen. Dabei sollte eine Auseinandersetzung mit neueren Bewertungsansätzen stattfinden. Eine pauschalisierte Betrachtung, bei der bestimmten Isolinien die jeweilige Minderungen der Lebensraumeignung in Prozent zugeordnet werden, könnte bei einem so komplexen Vorhaben möglicherweise der bessere Weg zur Erfassung der Eingriffe sein.

Die von den TdV als Vorprüfung bezeichneten Darstellungen erscheinen hinsichtlich der Avifauna schematisch. Als Eckwerte wird davon ausgegangen, dass ab einer Flughöhe von über 600 m und einem seitlichen Abstand von über 700 m nicht mit Beeinträchtigungen zu rechnen ist. Auf andere beeinflussende Faktoren, wie die Attraktivität des Lebensraums, die Störempfindlichkeit der vorkommenden Vogelarten und Ähnliches wird nicht näher eingegangen. Besonders hinsichtlich des Gebiets Rangsdorfer See, der im Einflussbereich von zwei Kurzabflugstrecken liegt und direkt überflogen wird erscheint die Untersuchung etwas kurz.

In der Erörterung mit den Einwendern und Betroffenen wurde am 06.07.2001 ein Artikel aus der Fachzeitschrift Naturschutz und Landschaftsplanung übergeben, der neuere Ansätze hinsichtlich der Beurteilung von Verlärmung der Fauna und faunistischer Lebensräume in der Planfeststellung und in den FFH-Untersuchungen darstellt. Danach wurde als Ergebnis einer Fachtagung im Auftrag des Bundesamtes für Naturschutz am 2. und 3. März 2000 in Kiel (Naturschutz und Landschaftsplanung, 2001, S. 145 ff) für verschiedene Mittelungspegel jeweils ein bestimmter Prozentsatz an Minderung der Lebensraumeignung angegeben.

Zum Beispiel ist danach im Immissionsgebiet von Leq 3 59 bis 54 dB(A) eine Minderung der Lebensraumeignung von ca. 30 bis 50 % gegeben, im Gebiet von Leq 3 54 bis 47 dB(A) immerhin noch eine Minderung von ca. 10 bis 40 %. Zwar wurde auch der Gewöhnungseffekt auf die Avifauna anerkannt, aber auch darauf hingewiesen, dass Habitatverluste insbesondere für den Bereich der Signalmaskierung zu erwarten sind. In der Planung sollten zur Beschreibung der Immissionen Isolinien der Mittelungspegel von 90, 70, 59, 54 und 47 dB(A) als Tag und Nachtwerte dargestellt werden.

Andere aktuelle Erkenntnisse über Lärmwirkungen auf Tiere sind in einer 1997 erschienenen Bibliographie des Bundesamtes für Naturschutz zusammengestellt; darüber hinaus liegen an der Tierärztlichen Fakultät der Universität Hannover zahlreiche Dissertationen zu den Auswirkungen des Fluglärms auf Haustiere vor.

2.2.3 Fehlende Darstellung von FFH-Vorschlagsgebieten und anderen besonders geschützten Gebieten

Nach Ansicht vieler Träger öffentlicher Belange (z.B. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin in Abs. 41 ff., Verbände der Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz in Abs. 34 ff.; Verbände des Landesbüros der anerkannten Naturschutzverbände in Abs. 55 ff., die Grüne Liga, der Landkreis Teltow-Fläming in Abs. 36; die Gemeinde Groß Machnow im Erörterungstermin am 29.11.2001) und vieler Einwender und Betroffenen sind die gesamten Auswirkungen des Vorhabens auf verschiedene, besonders geschützte Gebiete nicht genügend betrachtet worden. In der UVS und in FFH-Verträglichkeitsprüfungen hätten diese Gebiete untersucht werden müssen.

Genannt werden folgende FFH-Vorschlagsgebiete:

,,Brunnluch“, ,,Müggelspree“ (umfasst NSG ,,Gosener Wiesen“, ,,Seddinsee“, ,,Krumme Laake/Pelzlaake“, Vogelschutzgebiet ,,Die Bänke“), ,,Wernsdorfer See“, ,,Genshagener Busch“, „Prierowsee“, ,,Horstdorfer Hechtseen“, ,,Tiergarten“, „Sutschketal“.

Außerdem werden gesonderte, vertiefte Untersuchungen hinsichtlich folgender besonders geschützter Gebiete/potenzieller FFH-Gebiete gefordert:

IBA ,,Nette-Niederung“ (mit NSG ,,Westufer Rangsdorfer See“), LSG „Dahme-Seenkette“ (einschließlich Teupitzer und Wolziger Seenkette sowie Dahme-Unterlauf), ,,Zülowgrabenniederung/Groß Machnower See“, „Heidehof-Golmberg“.

Aufgrund der Einwände haben die TdV hinsichtlich des Brunnluchs eine FFH-Verträglichkeitsuntersuchung als Anlage zu den Erwiderungen nachgereicht. Hinsichtlich aller anderen genannten Gebiete haben die TdV in den Erwiderungen im Einzelnen konkretisiert, warum aus ihrer Sicht eine Beeinträchtigung durch das Vorhaben ausgeschlossen sei. Diese Darstellungen verstehen sie auch als Vorprüfung nach Nr. 2.1 der Verwaltungsvorschrift des Landes Brandenburg zu den §§ 19 a - f BNatSchG.

Die TdV stellten dar, dass sie eine erneute Abfrage aller gemeldeten FFH-Gebiete beim LUA im September 2000 gemacht haben. Für die genannten gemeldeten FFH-Gebiete führten die TdV jeweils die Lebensräume und Schutzziele aus dem Standartdaten bogen auf; bei anderweitig besonders geschützten Gebieten wurden die Schutzziele der Schutzgebietsverordnung entnommen. Es wurde dargestellt, welche Wirkfaktoren erhebliche Auswirkungen auf die Schutzziele haben könnten. Dann stellten die TdV für jeden einzelnen Wirkfaktor (zum Beispiel Nährstoffeinträge, Schall, Störung empfindlicher Arten durch Überflug, Grundwasserabsenkung, usw.) getrennt dar, warum nach ihrer Ansicht keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten seien.

Diese nachgereichten Darstellungen des Td V entsprechen grundsätzlich den Anforderungen an eine FFH-Vorprüfung, gehen teilweise ausführlich auf die einzelnen Wirkfaktoren ein und sind nachvollziehbar.

Wie oben aber bereits erwähnt, erscheinen die Ausführungen zumindest hinsichtlich der Gebiete (wie zum Beispiel des Rangsdorfer Sees), als deren Schutzzweck störungsempfindliche Tierarten angegeben sind und die direkt überflogen werden – zum Beispiel im Einflussbereich von Kurzabflugstrecken - relativ schematisch. Besonderes Augenmerk wäre auch auf die Notte-Niederung als Important Bird Area zu legen. **Zu** *beachten ist, dass potenzielle Vogelschutzgebiete so wie potenzielle FFH-Gebiete einer Verträglichkeits-prüfung unterzogen werden müssen. Die Aussagen der TdV speziell zur Notte-Niederung sind zu kurz. Die gesamte Problematik der Verlärmung von Tierlebensräumen – und vor allem der Auswirkungen auf die Avifauna - ist momentan nicht befriedigend dargestellt. Daher sollten diese Aussagen von*

fachlicher Seite überprüft werden. **(Zu** *diesem Problemkreis wird auch auf die abschließende Stellungnahme zum Thema Landschaftspflegerischer Begleitplan verwiesen).*

Zu *der nachgereichten Untersuchung Brunnluch wird auf die Ausführungen zu den FFH-Verträglichkeitsprüfungen im Abschnitt über den Landschaftspflegerischen Begleitplan verwiesen.*

2.2.4 Forderungen nach ornithologischem Gutachten

Von Einwendern und Betroffenen wird ein ornithologisches Gutachten innerhalb der UVS gefordert.

Die TdV führen dazu aus, dass alle Belange der Avifauna ausreichend untersucht worden seien. Es sei eine umfangreiche Bestandserhebung durchgeführt worden, deren Ergebnisse in N, Kap. 6.4.2.1 dargestellt seien. Die Auswirkungen des Vorhabens auf die avifaunistischen Lebensräume seien in der UVS hinreichend ermittelt und erläutert worden. Es sei ein spezielles Vogelschlaggutachten erstellt worden.

Wie oben bereits dargestellt, ist die Darstellung der Verlärmung der avifaunistischen Lebensräume bisher nicht befriedigend. Nach Ansicht der Anhörungsbehörde ist daher eine Überprüfung der Aussagen zur Avifauna zu empfehlen.

Einige Aussagen im Vogelschlaggutachten lassen daran zweifeln, dass eine ausreichende Bestandsaufnahme vorgenommen wurde. Es wird dort auf heterogene, lückenhafte und nicht flächendeckende Daten hingewiesen (M 18, Anhang 3, S. 117) andererseits wird andernorts mitgeteilt, dass das Landschaftsökologische Forschungsbüro Berlin von Februar 1997 bis Februar 1998 durch monatlich zwei Begehungen die Avifauna des Flughafens erfasst habe (M 18, S. 25). Es seien die vom TdV vorgegebenen Arten, die besonders häufig an Vogelschlag beteiligt seien, genauer untersucht worden. Sollte das bedeuten, dass nur die von dem TdV vorgegebenen Arten untersucht wurden, wäre eine unzulässige Einschränkung der Betrachtungen gegeben. Nach der UVPVwV Ziff. 0.5 müssen alle entscheidungsrelevanten Sachverhalte erfasst und bewertet werden. Hier sollten die Erfassungsmethode der TdV nochmals fachlich überprüft werden.

2.2.5 mangelnde Darstellung der Auswirkungen auf den Glasowbach

Von vielen Trägern öffentlicher Belange sowie Einwendern und Betroffenen wird die geplante Entwässerung über den Glasowbach abgelehnt. Es wird darauf hingewiesen, dass durch die Einleitung von Niederschlagswässern und durch den dazu nötigen Ausbau des Baches eine Veränderung der Flora und Fauna des sensiblen Gebiets erfolgen werde.

Die TdV führen aus, dass erhebliche Beeinträchtigungen des Gebietes laut des überarbeiteten FFH-Gutachtens auszuschließen seien.

Nach Ansicht der Anhörungsbehörde bleibt zu überprüfen, ob die Auswirkungen der Einleitung und der Ausbau (Sohlvertiefung, Einleitstelle im FFH-Gebiet, Faschinen, usw.) aus fachlicher Sicht korrekt dargestellt und bewertet wurden.

Es könnte bei nicht kontinuierlichen Einleitungsmengen zum Beispiel zur Sohlsubstratausschwemmung und Verdriftung von Gewässerorganismen kommen. Das regelmäßige Ausräumen des Baches und die Krautungen sind ebenfalls Eingriffe in das Bachbiotop. Innerhalb der FFH-Studie werden nur die Auswirkungen auf die FFH relevanten Arten untersucht – daher reicht dieser Hinweis allein nicht aus. Es ist auch zu bedenken, dass die von den TdV hier angesprochene überarbeitete FFH-Prüfung mangels Planände-rungsantrags nicht zugrundegelegt werden kann. Es ist von der ursprünglichen Planung und der dazu eingereichten FFH-Verträglichkeits-untersuchung auszugehen. Diese weist, wie in der abschließenden Stellungnahme zum LBP näher dargestellt, Widersprüche und Mängel auf. Es wird auf die Ausführungen zum Schutzgut Oberflächenwasser und LBP verwiesen.

2.2.6 Zusage der TdV

Die TdV haben in der Erwiderung auf die Stellungnahme der Deutschen Gesellschaft für Herpetologie und Terrarienkunde e.V. (dort Abs. 2) zugesagt, den Kammmolch in die UVS – N, Kapitel 6.1 .1, Tabelle 6.4.5 -1 - aufzunehmen. Der Kammmolch wird in Anhang II der FFH-Richtlinie geführt und wurde versehentlich als Art des Anhangs IV aufgenommen.

2.3 Schutzgut Boden

2.3.1 Bundesbodenschutzverordnung nicht berücksichtigt

Verschiedene Fachbehörden (so zum Beispiel das MLUR Abt. Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz, dort Abs. 293-296) und Einwender fordern die BBodSchV Berücksichtigung und Anwendung der Bundesbodenschutz- und Altlastenverordnung, die am 13.07.1999 in Kraft getreten ist, anstelle der in N 7 zugrundegelegten Brandenburger Liste.

Die TdV bestätigen, dass die Verordnung nach Erstellung der UVS in Kraft getreten ist und heute beachtet werden muss. Sie meinen aber aus der Anwendung der Verordnung würden für die Aussagen der UVS und der Fachgutachten keine wesentlichen Änderungen erwachsen.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde bleibt unkonkret, inwiefern die Verordnung echte Neuerungen gegenüber den bisherigen gesetzlichen Regelungen enthält und ob sich aus diesen Neuerungen nicht doch wesentliche Änderungen für die UVS ergeben. Es sollte eine Überprüfung erfolgen. Wir verweisen auf unsere Ausführungen zum Thema Altlasten.

2.3.2 Wirkungen auf Schutzgut Boden unzureichend dargestellt und untersucht

Einige Gemeinden monieren, dass zum Schutzgut Boden nur unzureichende Untersuchungen vorlägen. Insbesondere wird bemängelt, dass das untersuchte Schadstoffspektrum unzureichend sei. Es sei im Bereich von Versickerungsflächen nachzuweisen, wie sich die Schadstoffe in vertikaler und horizontaler Richtung im Boden verteilen.

Die TdV weisen darauf hin, dass das Schutzgut Boden ihrer Ansicht nach in N 7 hinreichend untersucht und dargestellt wurde. Die zu versickernden Niederschläge seien so unbelastet, dass keine relevanten Schadstoffverfrachtungen erfolgen könnten. Bei der Durchsickerung der Oberbodenpassage würden die Wässer zusätzlich gereinigt. Das geplante Monitoringprogramm für Grundwasser verhindere zusätzlich, dass Veränderungen auftreten könnten.

Die Aussagen zur Niederschlagsversickerung sollten nach Meinung der Anhörungsbehörde überprüft werden. Es wird empfohlen, das untersuchte Schadstoffspektrum anhand der UVPVwV und der Bundes-Bodenschutzverordnung zu überprüfen. Dort sind Prüfwerte für Schadstoffe benannt. Grundsätzlich sollte unterschieden werden zwischen der Schadstoffbelastung des Sickerwassers vor dem Einleiten in das Versickerungsbauwerk und nach Durchsickerung des Untergrundes im Bereich von Bodenbelastungen.

Wie zum Schutzgut Wasser noch näher geschildert, ist der Abbau der anorganischen Fraktionen - insbesondere bei der Belastung mit Enteisungsmitteln - in den Bodenfiltern noch zu überprüfen. Die Bodenfilter enthalten keine Tonfraktion, somit ist das Zurückhalten von Salzen fraglich. Dass das zu versickernde Niederschlagswasser tatsächlich ausreichend gereinigt wird, ist sicherzustellen.

2.3.3 Altlastenuntersuchung zu unkonkret; Dioxinbelastung am Klärwerküberlauf in den Planunterlagen nicht enthalten

Von Fachbehörden aber auch von Einwendern und Betroffenen wird kritisiert, dass das Fachgutachten Altlasten nur den Stand einer orientierenden Untersuchung habe. Zudem hat sich kürzlich herausgestellt, dass es noch offene Fragen hinsichtlich des Bereichs der alten Kläranlage Diepensee gibt. Dort existiert eine dioxinbelastete Fläche (Tümpel) am Überlauf der Kläranlage. Nachgereicht wurde von den TdV mittlerweile eine neue Karte mit allen Altlastenverdachtsflächen, die im Bereich der Grundwasserabsenkung liegen.

Die Altlastenproblematik sollte wegen der oben beschriebenen Bedenken und neuen Erkenntnisse überprüft werden, mögliche Änderungen sind in die UVS aufzunehmen. Zur möglichen Schadstoffmobilisation und möglichen Gegenmaßnahmen während der Bauphase sind die Ausführungen der TdV bisher nicht befriedigend. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Darstellungen im Thema Altlasten verwiesen.

2.3.4 Auswirkungen des Vorhabens auch durch Schadstoffeinträge und Winderosionen nicht genügend dargestellt

Zum Beispiel das Landesamt für Geowissenschaften und Rohstoffe (dort Abs. 3) kritisiert, dass als Auswirkungen des Vorhabens auf Böden hauptsächlich

Flächeninanspruchnahmen genannt werden (Seite 6 in N 7). Schadstoffeinträge und Winderosionen müssten ebenfalls berücksichtigt werden.

Die TdV verweisen darauf, dass sich die Schadstoffkonzentration der Luft nur geringfügig ändern werde. Als einziger Parameter werde die No,-Konzentration im Nahbereich (5 km Radius) des Flughafens erheblich steigen. Mit Überschreitungen der Richtwerte zum Schutz der Vegetation sei nur in Mahlow/Blankenfelde und Kienberg zu rechnen. Der Beitrag der Zusatzbelastung sei jedoch geringfügig. Wälder könnten durch solche Veränderungen gefährdet werden. Stickstoffbelastungen könnten zur Versauerung des Bodens und zu Nährstoffungleichgewichten führen. Diese Ungleichgewichte könnten wiederum zu Wachstumsschädigungen führen. Das Stickstoffüberangebot könne zu Trockenschäden wegen mangelhafter Wurzelausprägung führen. Dauerbeobachtungsflächen seien anzulegen. Durch Kalkung sei einer etwaigen Versauerung entgegenzutreten.

Nach Ansicht der Anhörungsbehörde sollte die in den Erwiderungen dargestellte Gefahr der No_x-Erhöhung für Böden und Biotope auch in die UVS übernommen werden.

Im Schutzgut Boden wird zwar entgegen den Anmerkungen des Landesamtes für Geowissenschaften und Rohstoffe an mehreren Stellen auch auf Schadstoffein träge in Böden hinge wiesen, unter der Beschreibung der betriebsbedingten Auswirkungen des Flugbetriebs fehlt jedoch der Hinweis auf die Erhöhung der No_x-Konzentration und deren mögliche Folgen. Auch im Schutzgut Tiere und Pflanzen wird nur ganz kurz auf Schadstoffeinträge eingegangen. Auch wenn Schädigungen durch Beobachtungsflächen vorgebeugt werden kann, müssen die möglichen Auswirkungen zunächst dargestellt werden. Aussagen zu Winderosionen finden sich im Schutzgut Boden. Es wird plausibel dargestellt, dass diese Gefahr aufgrund der Feuchte der Böden als gering angesehen wird.

2.4 Schutzgut Grundwasser

2.4.1 Grundsätzliche Kritik

Das Landesumweltamt Brandenburg kritisiert die Bearbeitung dieses Schutzgutes grundsätzlich (Stellungnahme des LUA Abs. 148 ff.; ergänzt durch die Stellungnahme zu den Erwiderungen vom 21.12.2001) wie folgt:

Die Aussagen der UVS bedürften einer vertieften Überarbeitung, denn die Aussagen gingen nicht über die in den Fachgutachten und Materialien hinaus. In den herangezogenen Gutachten und Modellen befänden sich Informations- und Interpretationslücken.

Der Grundwassergütebericht des Landes Brandenburg solle herangezogen werden.

Der Untersuchungsraum sei nicht optimal beschrieben; das Landesumweltamt fordert eine eingehende Beschreibung des Grundwassers am Standort der geplanten Versickerungsmulde.

Die Grundwasserverordnung sei zu berücksichtigen.

Vor allem die Auswirkungen auf das Wasserwerk Eichwalde bedürften der ergänzenden Bearbeitung und seien nicht in allen Konsequenzen aufgezeigt. Eine Beurteilung der Auswirkung der Grundwasserabsenkung auf das Dargebot der Wasserfassung, insbesondere die Wirkung der Druckentlastung auf den Anteil der Liegendspeisung (Versalzungsgefahr) sei im Rahmen der Ausführungsplanung in enger Abstimmung mit den Wasserwerksbetreibern und dem LUA zu führen. Die neuesten Erkenntnisse im Rahmen der Schutzzonenneuausweisung müssten berücksichtigt werden.

Auch das Landesamt für Geowissenschaften und Rohstoffe weist darauf hin, dass ein Verfahren zur Neuausgrenzung des Trinkwasserschutzgebietes des Wasserwerks Eichwalde läuft. Ansonsten hält das Landesamt für Geowissenschaften und Rohstoffe (Abs. 17) den Betrachtungsraum für die Bewertung der Grundwassersituation aber für ausreichend. Die Umweltauswirkungen seien herausgearbeitet worden. Die Auswirkungen der Versiegelung seien über Wiederversickerung weitgehend zu kompensieren. Allerdings weist auch das Landesamt auf die unbedingte Erforderlichkeit des

Grundwassermonitorings hin. Der Aufstieg salinarer Wässer hält es für nicht ausgeschlossen.

Die TdV entgegnen dazu, dass die UVS gerade nur die wesentlichen Aussagen der Fachgutachten aufgreifen solle. Sollten sich in diesen Fachgutachten Überarbeitungen mit Auswirkungen auf die UVS ergeben, müssten diese Änderungen natürlich auch in die UVS übernommen werden. Der Grundwassergütebericht werde im weiteren Verlauf des Verfahrens beachtet werden. Hinsichtlich der Grundwassergüte an der Versickerungsmulde könne auf die Ergebnisse der benachbarten GW-Messstelle zurückgegriffen werden. Die Grundwasserverordnung werde im weiteren Verlauf berücksichtigt. Hinsichtlich der Auswirkungen auf das Wasserwerk Eichwalde führen die TdV aus, dass eine Kontaminationsgefährdung nach den Ergebnissen des Gutachtens YE 3 nicht bestünde, zur Versalzungsgefahr sei in Band E 10.6.2 ausgeführt. Im Rahmen der Bauphase sei zur Absicherung ein Monitoring vorgesehen.

Nach Ansicht der Anhörungsbehörde konnten die Bedenken des Landesumweltamtes jedenfalls hinsichtlich der Grundwassergüte an der Versickerungsstelle und hinsichtlich der Versalzungsgefahr des Wasserwerks Eichwalde nicht endgültig ausgeräumt werden. Hier sollte eine Überprüfung stattfinden.

Die von den TdV genannte andere Grundwassermessstelle in der Nähe der Versickerungsmulde reicht nach der Auffassung des Landesumweltamts nicht aus, um die Güte am Standort der Mulde zu beschreiben. Beim Wasserwerk Eichwalde scheinen trotz der Darstellungen im Fachgutachten neuere Erkenntnisse im Rahmen der Schutzzonenausweisung zu bestehen. Die Einbeziehung des Wassergüteberichts Land Brandenburg und der Grundwasserverordnung wird von den TdV zugesagt, zu prüfen wäre nur, ob sich daraus aktuell Veränderungen hinsichtlich der Aussagen der UVS ergeben. Das LUA hat seine Einwände in diesen Punkten aber jedenfalls zurückgezogen.

2.4.2 Auswirkungen von Grundwasserabsenkungen auf Biotope unzureichend beschrieben

Einige Träger öffentlicher Belange, wie die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin (Abs. 45) , das Landesumweltamt Brandenburg (Abs. 143 und Stellungnahme zu den Erwiderungen vom 21.12.2001) und der

Landkreis Teltow-Fläming (Abs. 34) kritisieren die Darstellung der Auswirkungen von Grundwasserabsenkungen auf Biotope. Die Aussage der TdV in der UVS, Kapitel 6.5.3.3, seien zu pauschal. Dort werde darauf hingewiesen, dass alle Biotope mit niedrigem Grundwasserstand beeinträchtigt werden. Das reiche nicht aus. Die Senatsverwaltung verlangt insbesondere eine Darstellung, ob und wie die Waldbereiche entlang des Plumpengrabens und die Kleingewässer in Rudow, Bohnsdorf und Lichterfelde beeinträchtigt werden. Es sei außerdem zu ergänzen, wie stark der Schutzzweck der geplanten NSG Krumme Laake Grünau und Grünauer Kreuz als grundwasserabhängige Feuchtgebiete durch Absenkungen beeinträchtigt werden. Das Landesumweltamt moniert insbesondere, dass die Untersuchungstiefe zu Auswirkungen des Vorhabens auf aquatische Organismen, gewässernahe Feuchtbiotope und Niedermoorbereiche allgemein im Schutzgut Wasser nicht erkennbar sei.

Die TdV verweisen auf die Karten E IO-6 bis E 10-8. In der Zusammenschau mit den Grundwasserganglinien aus dem Gutachten YE 1, Kapitel 2.3 ergebe sich, dass die bauzeitlichen Grundwasserschwankungen von 25-50 cm wahrscheinlich keine erheblichen Auswirkungen auf die von der Senatsverwaltung genannten Pfuhle und Gewässer habe. Um Beeinträchtigungen von geschützten Biotopen zu vermeiden, solle das Monitoringprogramm auf die sensiblen Bereiche der Rudower, Lichterfelder bzw. Bohnsdorfer Gewässer ausgedehnt werden.

Hier ist anzumerken, dass in der UVS die Auswirkungen des Vorhabens zunächst umfassend beschrieben werden sollen – unabhängig von eventuell möglichen Vermeidungsmaßnahmen durch Monitoringprogramme. Dazu gehört auch, die Wirkungen auf empfindliche Biotope durch Grundwasserabsenkungen ausreichend zu beschreiben. Die Aussagen der TdV sind hinsichtlich der Auswirkungen auf Biotope zu überprüfen und eventuell zu ergänzen.

2.4.3 Unzureichende Einbeziehung des Wasserwerks Friedrichshagen

Die Gemeinde Köpenick fordert die Darstellung der Auswirkungen auf die Trinkwasserversorgung von Berlin und insbesondere eine Einbeziehung der I-Galerie des Wasserwerkes Friedrichshagen.

Die TdV führen aus, dass eine nachteilige Auswirkung des Vorhabens auf die Trinkwasserversorgung Berlins nicht erkennbar sei – das gelte auch für die Bauphase, in der durch das Grundwassermonitoring ungünstige Veränderungen

zu verhindern seien. Inzwischen sei auch eine neue Berechnung unter Einbeziehung der angesprochenen I-Galerie gemacht worden. Nach dieser liege keine Gefährdung vor.

Nach Ansicht der Anhörungsbehörde liegt hier kein Mangel der UVS vor. Jedenfalls durch die Nachberechnung unter Einbeziehung der I-Galerie sind die möglichen Auswirkungen untersucht und verneint worden.

2.5 Schutzgut Oberflächengewässer

2.51 Kritik am Untersuchungsraum

Die Senatsverwaltung für Standentwicklung Berlin (dort Abs. 76 ff.) kritisiert, dass das Untersuchungsgebiet des Schutzgutes Oberflächengewässer die Dahme und die zugehörigen durchflossenen Seen (Langer See, Seddinsee und Zeuthener See) und den Müggelsee nicht beinhalte. Diese Berliner Oberflächengewässer hätten einbezogen werden müssen, da sie beim Ausbau des Flughafens durch Einleitungen betroffen würden. (Einleitung von Niederschlägen über den östlichen Selchower Flutgraben bis in die Dahme; infolge der Ableitung zur Kläranlage Waßmannsdorf Schmutzfrachteintrag in den Teltowkanal). Die Aussagen der UVS, dass keine erheblichen Auswirkungen auf die Gewässer zu befürchten sind, seien fachlich nicht nachvollziehbar. Insbesondere seien keine Aussagen zur Belastung der Niederschlagswässer - zum Beispiel aufgrund von Reifenabrieb, Tropfverlusten, Emissionen, Abrieb von Bremsbelägen usw. - enthalten. Kriterien sollten sein: ph-Wert, LF, abf. Stoffe, CSB, DOC, P-gesamt, PO_4-N, NO_3-N, Org. N, NO_2-N, N-gesamt, AOX, Zink, Pb, Cr, Cu, Ni, Cd, Fe, MKW, Sulfat und Chlorid.

Die TdV führen dazu aus, dass diese Gewässer tatsächlich nicht vertiefend in der UVS untersucht wurden, weil keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten seien. Das Thema sei in dem Fachgutachten M 17 im Band E 1-13 und im Modellsystem Oberflächenwasser, Anwendung des Modellsystems Oberflächenwasser und Grundwasser und Untersuchungsprogramm Oberflächenwasser (FBS Archiv YE 1, YE 2, YM 6 und YN 2) näher behandelt worden. Zur Gewährleistung der Lesbarkeit seien nur die wesentlichen Aussagen der Fachgutachten zur Bearbeitung in die UVS eingeflossen. Die Bestimmung des Schmutzfrachteintrags sei in der von der Senatsverwaltung geforderten Detaillierung nach dem Stand der Wissenschaft nicht möglich. Es sei auch unwahrscheinlich, dass es durch die Benennung dieser Zahlen

tatsächlich möglich wäre, die Auswirkungen auf das Berliner Gewässersystem festzustellen.

Im Scopingverfahren wurde dieser Untersuchungsraum nicht festgelegt. Im Unterrichtungsschreiben heißt es: ,,die Abgrenzung des Untersuchungsraums für das Schutzgut Wasser/Oberflächenwasser ist auf der Grundlage der aktualisierten Planung zu überprüfen und plausibel zu begründen."

Es bleibt festzustellen, dass insbesondere zu der Restbelastung der Niederschlagswässer und zum Enteisungsmittelabbau (vor allem Salzabbau) in den Bodenfiltern noch Fragen offen sind. Die Aussagen der TdV zu Restbelastungen und zu Ableitungsarten sind hier uneinheitlich. Daher muss eine mögliche Einbeziehung der genannten Oberflächenwässer geprüft werden. Außerdem sollten die Aussagen zur Belastung der abgeleiteten Wässer überprüft werden.

2.5.2 Kritik an fehlender Variantenprüfung zur Wasserableitung über den Glasowbach

Nach Ansicht einiger Träger öffentlicher Belange, wie der Verbände des Landesbüros der anerkannten Naturschutzverbände (dort Abs. 67) und vieler Gemeinden, sowie der Einwender und Betroffenen, hätte eine Variantenprüfung hinsichtlich der Wasserableitung über den Glasowbach stattfinden müssen.

Die TdV führen dazu aus, dass verschiedene Ableitungsvarianten im Vorfeld überlegt worden seien, die letztendlich alle ausgeschieden seien. Eine Wasserverbringung auf die Rieselfelder scheiterte an der möglichen Schadstoffmobilisation, die Ableitung über den Zülowgraben sei im Rahmen der Entwässerungsplanung (Band E) sowie im Untersuchungsprogramm Oberflächengewässer geprüft und verworfen worden. Nachträglich haben die TdV einen Vorschlag zur Optimierung der Entwässerung über den Glasowbach eingereicht, der die Belange des Naturschutzes mehr berücksichtigt. Dieser Vorschlag wurde bisher jedoch nicht als Planände-rungsantrag eingereicht.

Wie schon in der abschließenden Stellungnahme zum Thema technische Planung und Landschaftspflegerischer Begleitplan mitgeteilt, ist das Entwässerungskonzept wegen des Zielkonfliktes im Bereich Naturschutz einer erneuten Überprüfung zu unterziehen. Ein angedachter naturnäherer Ausbau führt nach eigenen Aussagen der TdV zu einer geringeren Sicherheit gegen Hoch Wasserereignisse, möglicherweise auch zu einer geringeren

Abflusskapazität. Insofern ist es nicht auszuschließen, dass sich letztlich insgesamt eine andere Ableitungsvariante als geeigneter erweist. Dies wäre dann auch in die UVS zu übernehmen.

2.5.3 Kritik am Entwässerungskonzept insgesamt

Sowohl viele Träger öffentlicher Belange als auch viele Einwender und Betroffene kritisieren das Entwässerungskonzept der TdV. Insbesondere wird Kritik an der Einleitung von verunreinigten Niederschlagswässern in die Oberflächengewässer (die Vorfluter und die sich anschließenden Gewässer) geäußert; an dem genügenden Abbau der mit Enteisungsmitteln verunreinigten Niederschlagswässer in den Bodenfiltern werden Zweifel geäußert. Die ökologischen Folgen der Belastung mit chemischen Sauerstoffbedarf in den Vorflutern seien nicht aufgezeigt worden, eine Verbesserung der ökologischen Situation sei nur gegeben, wenn die eingeleiteten Wässer nicht belastet seien. Selchower Flutgraben und Glasowbach seien bereits durch Schadstoffe belastet und hätten daher bedenkliche Sauerstoffdefizite. Eine weitere Verringerung des Sauerstoffs führe zum Absterben von Organismen, die für das ökologische Gleichgewicht wichtig sind. Insbesondere für den Glasowbach als FFH-Gebiet sei dies abzulehnen. Hinsichtlich des Glasowbachs fordert auch das Landesumweltamt Brandenburg (Abs. 109, 162), dass keine mit Schadstoffrückständen belasteten Niederschlagswässer eingeleitet werden.

Die TdV stellen dar, dass die Auswirkungen der Einleitung von belastetem Niederschlagswasser in der UVS, N 9, Tabelle 9.1.2-2 untersucht worden seien und es sich maximal als eine merkliche Funktionsbeeinträchtigung darstelle. Es ergäben sich sehr geringe und geringe Auswirkungen. Im Unterlauf des Glasowbaches würde sich jedoch eine mittlere Belastung ergeben.

Sie weisen darauf hin, dass es nur im Winter zu Verunreinigungen mit Enteisungsmitteln komme, in dieser Jahreszeit aber viel weniger Niederschlagswasser anfalle, als im Sommer (nur bei Starkregenereignissen im Sommer seien bis zu 1 m^3/s Abfluss in den Glasowbach und 2 m^3/s in den Selchower Flutgraben zu erwarten). Das zur Ableitung in den Glasowbach vorgesehene Niederschlagswasser halte den Grenzwert von 150 mg CSB/l ein. Der Glasowbach sei nicht bereits erheblich belastet. Schwankungen im Sauerstoffgehalt seien bei Gewässern wie dem Glasowbach üblich, da sie im Sommer wenig Wasser führen. In Wintermonaten sei der natürliche Sauerstoffgehalt der Gewässer jedoch hoch, da der sauerstoffzehrende Abbau von organischer Substanz im Winter gering sei. Das zur Einleitung gelangende

Wasser sei durch den Sauerstoffeintrag während der Fließzeit in den Rohrleitungen, an den Schiebern und der Einleitstelle (Überfall oder rauhe Rampe) sauerstoffgesättigt -jedenfalls im Sommer.

Nach Ansicht der Anhörungsbehörde sollte eine Überprüfung der ökologischen Auswirkungen auf die Vorfluter erfolgen. Bei den am Ende der Einleitungskette stehenden Seen sind nicht unbedingt Verschlechterungen der Wasserqualität zu erwarten.

Es ist anzumerken, dass die von den TdV angedachte Optimierung zum Ausbau des Glasowbachs bisher nicht als Änderung in den Antrag aufgenommen wurde. Wenn eine Planänderung nicht erfolgen sollte, muss näher geprüft werden, ob die einschneidenderen Ausbau- und Unterhaltungsmaßnahmen (Einleitungsstelle im FFH-Vorschlagsgebiet, Einbau von Faschinen, Maßnahmen zur Grundräumung u ä.) in ihren Wirkungen auf die Umwelt und insbesondere das FFH-Gebiet in der UVS korrekt untersucht und beschrieben wurden (siehe dazu auch in der abschließenden Stellungnahme zum LBP).

Die Aussagen zum Abwasserbehandlungskonzept sind nicht ganz einheitlich, denn einerseits wird von Reinigung der mit Enteisungsmitteln belasteten Niederschlagswässer in den Bodenfiltern gesprochen, andererseits wird dargestellt, dass eine Ableitung aller belasteten Wässer zum Klärwerk Waßmannsdorf erfolgen soll. Beim Abbau von Enteisungsmittelrückständen in den Bodenfiltern (vor allem Salzen) bleibt unklar, wie diese ohne Tonfraktion in den Filtern zurückgehalten werden sollen. Allein an den vorgesehenen Kiesen und Sanden werden Salze und andere anorganische Fraktionen nicht anhaften.

Die Ausführungen zu den besseren Sauerstoffverhältnissen im Winter sind nicht ganz plausibel. Es ist zwar glaubhaft, dass im Winter die Sauerstoffzehrung durch Abbau von organischen Substanzen vermindert ist, aber das bedeutet auch, dass der Abbau eingeleiteter Rückstände verlangsamt ist und diese das Gewässer länger belasten. Die Hinweise zum Sauerstoffeintrag sind plausibel, es ist aber nicht auszuschließen, dass es aufgrund von Abbauprozessen, die erst im Gewässer stattfinden, noch zu Sauerstoffdefiziten kommt.

Entgegen den Darstellungen der TdV ist dem Gutachten YN 2, Kap. 4.1.3 zu entnehmen, dass der Glasowbach durch ,,starke Abbau- und Zehrungsprozesse angespannt ist", auch der Selchower Flutgraben ist nach dem Gutachten durch Klärwerkszuflüsse belastet. Es kann daher nicht pauschal angenommen werden, dass Einleitungen im Winterhalbjahr unproblematisch sind. Auf diese

Weise tritt eine ganzjährig angespannte Sauerstoffsituation mit Folgewirkung auf die Bachzönose ein.

Nach dem Gutachten M 17 kommt es beim Abbau des Enteisungsmittels zu einer Salzbelastung (Tabelle 4.1). Bei ständiger Salzzufuhr kann es zur Versalzung von limnischen Systemen kommen. Eine Versalzung bewirkt den Rückgang vieler Süß wasserarten. Die Planstellen der ausgefallenen Besitzer werden durch tolerantere Brackwasser- oder marine Arten besetzt (Schönborn 1992).

Stoßweise eingeleitete Niederschläge unterhalb der Entlastungsbauwerke führen zu Katastrophendrift, bzw. Ausschwemmen des Makrozoobenthos gemeinsam mit Sedimenten, die sie bewohnen. Es kommt zu kurzzeitigen Einbrüchen in der Besiedelungsdichte, die vorwiegend durch Drift von oberhalb ausgeglichen werden können. Dies ist nur möglich, wenn der Bach oberhalb der Einleitungsstelle ein hohes natürliches Besiedlungspo tenzial hat.

2.6 Schutzgut Luft

2.6.1 EU-Richtlinien nicht angewandt

Einige Einwender und Betroffenen monieren, dass die Richtlinien 99/30/EG, 85/207 EWG, 80/779/EWG, 85/203/EWG, 88/609/EWG und 94/66/EG nicht beachtet worden seien.

Die TdV führen aus, dass sie in Reaktion auf die Einwände und Bedenken neue Immissionsberechnungen für Stickstoffoxide, Benzol und PM 10 entsprechend der EU-Richtlinie 99/30/EG (Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffoxid, Stickoxide, Partikel und Blei) und 2000/96 (Grenzwerte für Benzol und NO) an acht ausgewählten Stellen durchgeführt hätten und legen diese vor. Ansonsten seien alle Regelungen in die UVS eingeflossen, die zum Zeitpunkt ihrer Erstellung in gültiges nationales Recht umgesetzt worden waren.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde ist mit der nachträglichen Berücksichtigung der Richtlinien 99/30/EG und 2000/69 eine wichtige Lücke geschlossen worden. Durch die Rahmenrichtlinie 96/62 und die zwei Tochterrichtlinien 99/30 und 2000/69 sind die älteren Richtlinien 80/779, 85/203 und 82/884 abgelöst worden, so dass hier keine Lücken bestehen.

Ob die anderen aufgeführten Richtlinien (85/207, 88/609 und 94/66) bei der Erstellung der UVS beachtet wurden, sollte überprüft werden.

2.6.2 Kritik zum methodischen Vorgehen

Hinsichtlich der Kritik zum methodischen Vorgehen bei der Ermittlung des Ist-Zustandes - zum Beispiel zur Ermittlung der Grundbelastung durch Zurückgreifen auf bestehende Messergebnisse von Messstellen, die teilweise nur am Rande des Beurteilungsgebietes liegen; daraus abgeleitet Forderung nach Messstellen usw. - wird auf die Ausführungen zum Thema Immissionen verwiesen.

2.7 Schutzgut Landschaft

2.7.1 fehlende eigene Beurteilung der Eingriffe in die Erholungs-funktion der Landschaft

Die TdV sind in der UVS in N 12 davon ausgegangen, dass die Erholungsbereiche innerhalb der L_{eq3} 62 dB(A) Isolinien in der Erholungsfunktion gemindert werden. Dies betrifft zum Beispiel 1.031 ha Waldfläche. Bei diesen Flächen gehen die TdV davon aus, dass eine Abstufung der Wertstufen für die Erholungseignung um eine Stufe eintreten wird. Unterhalb der L_{eq3} 62 dB(A) Dauerschallbelastung wird keine Einschränkung der Erholungsfunktion gesehen.

Dies wird von mehreren naturschutzfachlichen Trägern öffentlicher Belange wie der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin (Abs. 38, 39 und 47), den Berliner Forsten (Abs. 56), den Verbänden des Landesbüros anerkannter Naturschutzverbände (Abs. 10 - 13), dem Bezirksamt Treptow-Köpenick (z.B. Stellungnahme Köpenick v. 29.06.2000 Abs. 10) und von vielen Einwendern und Betroffenen kritisiert. Das alleinige Abstellen auf die Aussagen des lärmmedizinischen Gutachtens wird in Zweifel gezogen. Eine erhebliche Beeinträchtigung finde nicht erst statt, wenn der Aufenthalt in den Erholungsgebieten aus medizinischer Sicht als ,,schädlich“ eingestuft wird. Vielmehr führe eine Lärmbelästigung weit unterhalb der Schädlichkeitsschwelle bereits zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Erholungsfunktion. Ungefähr 2000 ha Erholungsgebiete (Erholungswald und Köpenicker Seengebiet) seien durch Verlärmung betroffen.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde muss hier eine Neubegutachtung erfolgen. Es muss kritisch überprüft und begründet werden, ob an dem hier dargestellten Wert von L_{eq3} 62 dB(A) für eine erhebliche Beeinträchtigung der Erholungsfunktion festgehalten werden kann, oder ob nicht eine differenziertere Betrachtung verschiedener Lärmzonen angezeigt ist.

Hier hat die Erörterung am 20. und 23.08.2001 sowie am 25.09.2001 gezeigt, dass die Beurteilung der Verlärmung in der UVS sehr fragwürdig ist. In der UVS wurde eine erhebliche Beeinträchtigung der Erholungsfunktion bleibt angenommen, wo das lärmmedizinische Gutachten eine erhebliche Belästigung ansetzt. Die Gutachter haben nicht selbst geprüft, welche Maßstäbe hinsichtlich der Erholung in der Freizeit anzulegen sind. Der lärmmedizinische Gutachter Herr Prof. Dr. Dr. Jansen erklärte im Termin am 25.09.2001 für die TdV auch deutlich, dass er nur die körperliche Erholung nach Lärmreizen im medizinischen Sinne beurteilen könne und in seinem Gutachten keine Untersuchungen zur Verminderung der Erholungsfunktion der Landschaft gemacht habe. Nach seiner Ansicht solle dies in der UVS gesondert untersucht werden. Für die Abstufung um eine Wertstufe konnte nach Ansicht der Anhörungsbehörde im Erörterungstermin keine überzeugende Begründung angegeben werden.

2.7.2 Darstellung der Eingriffe in das Landschaftsbild zu unbestimmt

Hinsichtlich der Eingriffe in das Landschaftsbild wird seitens der Einwender und der Fachbehörden (z.B. Verbände des Landesbüros anerkannter Naturschutzverbände, Abs. 71; Landkreis Teltow-Fläming, Abs. 38;) moniert, dass die Konflikte nicht hinreichend konkretisiert wurden. Die anlagebedingten Auswirkungen seien nicht detailliert dargestellt und bewertet worden.

Die Konflikte mit den Konfliktbezeichnungen FA 298 (Beseitigung von ruderalen Brachen, Abstandsgrün, krautigem Intensivgrünland sowie Ackerbrachen; Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und Verlust von landschaftsprägenden Elementen auf der gesamten Flughafenfläche – u.a. kompensiert durch die umstrittenen Langgraswiesen), FA 299 (Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Hochbauten, Dammbauwerke und Brückenbauwerke), FA 305 (Beeinträchtigung des Landschaftsbilds durch Freileitungen), FA 279, FA 280 und insbesondere der Konflikt FA 300 (Verlärmung und Zerschneidung der Landschaft und Beeinträchtigung ihrer Erholungsfunktion) sind in den Konfliktblättern mit der Flächengröße 0 angegeben.

Die TdV verweisen darauf, dass sich diese Konflikte nicht genau lokalisieren lassen.

Zur Bewertung eines baulichen Eingriffs in das Landschaftsbild liegen standardisierte Methoden vor, deshalb erscheint die Erklärung der TdV nicht plausibel. Die Eingriffe sollten so genau wie möglich beschrieben werden – das ist auch hinsichtlich des LBP wichtig. (Die genauere Darstellung erfolgt unter XII. Landschaftspflegerischer Begleitplan, 1. Darlegungspflicht.)

2.8 Wechselwirkungen

2.8.1 Wechselwirkungen zwischen Schutzgut Wasser und anderen Schutzgütern

Hier moniert das Landesumweltamt Brandenburg (dort Abs. 143), dass hinsichtlich des Schutzgutes Wasser lediglich eine Betrachtung der einzelnen Schutzgüter für sich erfolgt sei; komplexe Betrachtungen der jeweiligen Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern Oberflächenwasser und Grundwasser aber auch zu den Schutzgütern Boden, Flora und Fauna seien nur grob umrissen worden.

Die TdV sind der Ansicht, dass die Bearbeitung der Wechselwirkungen den gesetzlichen Vorgaben und üblichen Konventionen zur Bearbeitung der Eingriffsregelungen entspreche. Wechselwirkungen seien einmal innerhalb der einzelnen Schutzgüter mitbehandelt und außerdem im Kapitel N 14 gesondert dargestellt worden.

Wie bereits oben dargestellt, sind von einigen Trägern öffentlicher Belange Lücken in der Darstellung und Bewertung der wasserbaulichen Maßnahmen auf Biotope erkannt worden. Die Erwiderung der TdV kann hier die Bedenken nicht ausräumen. Nach Auffassung der Anhörungsbehörde sollte eine Überprüfung erfolgen.

2.8.2 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern Mensch/Landschaft/Luft/Klima

Die Grüne Liga (Abs. 98) kritisiert die Darstellung der Wechselbeziehungen zwischen Mensch/Landschaft/Luft und Klima. Es werde nicht dargestellt, dass es durch die Versiegelungen zum Fehlen klimaregulativer Flächen komme und

damit der Klimaausgleich zwischen der Stadt und dem Umland fehle. Durch Schadstoffbelastungen der Luft, Zerschneidung von Landschaftssichtachsen und Verlärmung der angrenzenden Gebiete sei die Erholungsfunktion nicht mehr gegeben. Die Menschen müssten dann auf weiter entfernte Gebiete ausweichen, was wiederum einen Anstieg des Kfz- Verkehrs bedeuten werde. Die Schadstoffgrenzwerte würden zusammen mit diesen Auswirkungen sicher nicht mehr eingehalten.

Die TdV entgegnen, dass in N 14, Kapitel 14.3 eine Gesamteinschätzung der Wechselwirkungen zwischen den genannten Schutzgütern vorgenommen worden sei. Es seien insgesamt erhebliche und zumeist negative Veränderungen festgestellt worden. Die Entwicklung des Ausflugverkehrs aus dem Südraum Berlins lasse sich nicht ursächlich auf das Vorhaben beziehen. Die Schadstoffimmissionen aus dem Vorhaben würden in keinem Fall gesetzliche Grenzwerte überschreiten. Die Auswirkungen auf das Klima und die Luftgüte seien in N 10 und N 11 sowie YM 1 ermittelt worden. Die Fachgutachter hätten festgestellt, dass es bedingt durch die Hochbauten auf dem Flughafengelände zwar zu einer Ablenkung der Frischluftbahn Süd-Ost komme, ihre Funktion jedoch aufgrund der insgesamt guten Durchlüftungssituation erhalten bleibt. Ein Effekt der großflächigen Versiegelung sei die Entstehung von Wärmeinseln, die eine negative Beeinflussung der klimatischen Ausgleichsfunktion des Raumes zur Folge habe. Da es nach dem humantoxikologischen Gutachten nicht zu einem vermehrten Gesundheitsrisiko komme, sei hier nicht mit erheblichen Auswirkungen zu rechnen.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde ist hier kein Mangel der UVS zu erkennen. Die Auswirkungen auf das Klima und die Luftgüte sind in N 10 und N 11 untersucht und dargestellt worden. Die von der Seite der Träger öffentlicher Belange vermutete Entwicklung von Ausflugsverkehrsströmen ist nicht mehr zu den mittelbaren Folgen des Vorhabens zu rechnen.

2.8.3 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern Tiere/Pflanzen/ Boden/ Wasser

Die Grüne Liga (Abs. 99) kritisiert, dass durch das Vorhaben Biotopverbünde durchbrochen würden und trägt vor, dass die Gefahr der Verinselung von Biotopen, die vom Verbund getrennt werden, groß sei.

Die TdV stellen dar, dass die Austauschbeziehungen und das Problem der Verinselung von Biotopen in der UVS im Schutzgut Tiere und Pflanzen

dargestellt sei und auch im LBP detailliert beschrieben und dargestellt werde. Die genannten Austauschbeziehungen würden keine Wechselwirkungen zwischen Schutzgütern nach der Definition der UVPG darstellen und seien deshalb nicht in N 14 aufgenommen worden.

Die Bedenken konnten nach Ansicht der Anhörungsbehörde ausgeräumt werden. Das Problem der Austauschbeziehungen und des Biotopverbundes stellt kein Problem dar, das innerhalb der Wechselwirkungen einzuordnen wäre. Insofern ist eine Lücke hier nicht erkennbar.

2.9 Schwierigkeiten und fehlende Kenntnisse

Hier sind die TdV nicht auf alle Schwierigkeiten und fehlenden Kenntnisse eingegangen. Im Laufe des Anhörungsverfahrens sind immer wieder Fragestellungen aufgezeigt worden, die nach Aussage der TdV wegen des mangelnden Erkenntnisstandes/Standes der Wissenschaft nicht sicher beantwortet werden können. Es fehlen:

- *hinsichtlich der Umweltschäden nach Havarien fehlen Erfahrungen. Nach Aussage der TdV sind diese Auswirkungen nicht endgültig abschätzbar.*

- *nach Aussagen der TdV sind auch die Lärmwirkungen und die Wirkungen des Überfluges auf Avifauna und sonstige Fauna nicht endgültig abschätzbar, da hier noch keine gesicherten Erkenntnisse bestehen.*

- *Komplexe Gesamtwirkungen auf die Gesundheit der Menschen ist nicht endgültig abschätzbar.*

- *Auswirkungen von Ultrafeinstäuben unter PM 10 sind nicht abschätzbar, denn es bestehen noch keine Grenzwerte.*

XII. Landschaftspflegerischer Begleitplan

Allgemeines zum Landschaftspflegerischen Begleitplan

Im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) sollen die Wirkungen des Vorhabens auf den Naturhaushalt umfassend ermittelt und dargestellt, sowie die zum Ausgleich der Eingriffe nötigen Kompensationsmaßnahmen im Rahmen einer Bilanzierung ermittelt und beschrieben werden. Bei der Bilanzierung ist der Ist-Zustand des Naturhaushaltes mit dem Zustand nach der Vorhabensverwirklichung zu vergleichen.

Die TdV haben im LBP auf den Ergebnissen der Umweltvertäglichkeitsstudie (UVS) aufgebaut. In der UVS wurden die umweltrelevanten Wirkungen des Vorhabens erfasst. Der Ist-Zustand wurde bewertet und die Eingriffe wurden ermittelt und dargestellt. Im LBP wurden diese Ergebnisse übernommen und eine Einschätzung der Erheblichkeit und Nachhaltigkeit der Eingriffe vorgenommen. Darauf aufbauend haben die TdV die Kompensationsumfänge bestimmt und im Einzelnen geplant.

Sachverhalt

Der Vorhabensott mit seinem Eingriffs- und Wirkraum liegt zum größten Teil auf der Teltow-Platte. Diese gehört zum Naturraum ,,Mittlere Mark“. Der östliche Teil der Teltow-Platte ist die Schönefelder Platte. Am Südrand dieses Gebiets liegen die Groß Kienitzer Berge, die Niederungsgebiete am Glasowbach und an der Waltersdorfer Flutgrabenaue (frische und feuchte Talsandstandorte/Anmoorstandorte). Der ökologische Wert der Niederungs-gebiete ist sehr hoch. Dort leben viele seltene und empfindliche Arten. Die Biotope zeichnen sich durch eine geringe Stabilität aus, das folgt auch aus dem geringen Grundwasserflurabstand. Die ökologisch wertvollen Feucht- und Trockengebiete konzentrieren sich in drei Räumen:

- Selchower und Waltersdorfer Flutgrabenaue
- Kienitzer Berge und Sölle in der Umgebung
- Rinne der Schönefelder Seen bei Kienberg

Ergebnis der Anhörung

Das Anhörungsverfahren hat hinsichtlich des LBP ergeben, dass ein Überarbeitungsbedarf vorhanden ist. Auch in grundsätzlichen Fragen haben

sich viele offene Punkte gezeigt. Es stellte sich heraus, dass verschiedene Abstimmungen mit Fachbehörden, die nach den Ausführungen der TdV im Vorfeld getroffen wurden, offensichtlich nicht mehr aktuell sind.

Festzustellen ist, dass das Vorhaben, wie bei Projekten dieser Größenordnung nicht anders zu erwarten, mit erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden ist. Diese Eingriffe sind deshalb von besonderem Gewicht, weil nach den Planunterlagen eine vollständige Kompensation der Eingriffe durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nicht möglich ist. Vielmehr sehen die TdV selbst die Notwendigkeit von Ausgleichszahlungen. Allerdings wurden von den Trägern öffentlicher Belange, vor allem den Kommunen, und vielen Einwendern und Betroffenen zusätzliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgeschlagen, deren Realisierungsmöglichkeiten intensiv zu prüfen sind. Den der Planung entgegenstehenden Belangen, nämlich dem Schutz von Natur und Landschaft, käme bei vollständiger bzw. weitgehender Kompensation innerhalb der Abwägungsentscheidung entsprechend vermindertes Gewicht zu.

Neben einiger Detailkritik zeigen sich bestimmte Schwerpunkte, die von mehreren naturschutzfachlichen Trägern öffentlicher Belange in ähnlicher Weise moniert werden und die auch von den Einwendern und Betroffenen aufgegriffen werden.

Besonders umfangreiche naturschutzfachliche Stellungnahmen wurden von folgenden Trägern öffentlicher Belange abgegeben:

- Oberste Landesbehörden:
  Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Raumordnung (MLUR), Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin

- Untere Landesbehörden:
  als untere Naturschutzbehörden: Landkreis Teltow-Fläming, Landkreis Dahme-Spreewald, Amt für Forstwirtschaft Königs Wusterhausen

- Anerkannte Verbände:
  Die Mitgliedsverbände des Landesbüros der anerkannten Naturschutzverbände: Naturschutzbund Deutschland e.V. Landesverband Brandenburg, BUND Landesverband Brandenburg, Grüne Liga Brandenburg, Touristenvereindie Naturfreunde Landesverband Brandenburg und die Schutzgemeinschaft Deutscher Wald.

Die Mitgliedsverbände der Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e V . BUND Landesverband Berlin, NABU Landesverband Berlin, Baumschutzgemeinschaft Berlin, Grüne Liga Berlin, Schutz-gemeinschaft Deutscher Wald Landesverband Berlin, Naturschutzzentrum Ökowerk Berlin, Touristenverein die Naturfreunde Landesverband Berlin und sonstige.

Andere Verbände: Deutsche Gesellschaft für Herpetologie und Terrarienkunde e.V., Deutsche Gesellschaft für Gartenkunst und Landschaftskultur e.V.

Insbesondere die obersten Naturschutzbehörden (das MLUR Abteilung Naturschutz und die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin) haben tiefgreifende und detaillierte Kritik am LBP geübt.

In den Stellungnahmen vieler Gebietskörperschaften spielen die Belange des Naturschutzes ebenfalls eine Rolle. Hier sind vor allem die Gemeinden Rangsdorf, Dahlewitz, Groß Kienitz und das Bezirksamt Treptow-Köpenick zu nennen.

Die von den vorgenannten Trägern abgegebenen Stellungnahmen waren in Erörterungsterminen mit den Trägern öffentlicher Belange jeweils Thema. Die Einwendungen wurden thematisch im Erörterungstermin mit den Einwendern und Betroffenen in Oberschöneweide diskutiert. Allerdings blieben die meisten Dissense bestehen, es konnte kaum Übereinstimmung erzielt werden. Verschiedentlich wurde von den TdV eine weitere Prüfung und Abstimmung mit den Fachbehörden zugesagt. Im Einzelnen wird dazu auf die Ergebnisniederschrift zum Erörterungstermin verwiesen.

Darstellung der Schwerpunkte im Einzelnen

Aus Sicht der Anhörungsbehörde ergeben sich aus den fachlichen Stellungnahmen und den Einwendungen zum Sachthema Landschaftspflegerischer Begleitplandie nachfolgend aufgeführten Schwerpunkte. (Hinsichtlich der Kritikpunkte zum Untersuchungsrahmen und Untersuchungsraum verweisen wir auf die abschließende Stellungnahme zur UVS, da der LBP insoweit auf den Erkenntnissen aus der UVS aufbaut):

1. Mängel im Bereich § 18 BbgNatSchG Darlegungspflicht (§ 15 Abs. 6 NatSchGBln)

1.1 Schutzgutbezogene Bewertung im LBP

Nach Ansicht des MLUR und anderer Träger öffentlicher Belange, wie dem Landesbüro anerkannter Naturschutzverbände (Abs. 15) und der Verbände der Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz (Abs. 31), muss die Bewertung der ökologischen Gegebenheiten im LBP schutzgutbezogen erfolgen. Nur so könne hinreichend genau nachvollzogen werden, ob die Eingriffe vollständig dargestellt und untersucht worden seien und ob demgemäß eine ausreichende Kompensation dieser Eingriffe vorgesehen sei. Die hier gewählte biotopbezogene Herangehensweise eignet sich nach Meinung des MLUR nur bei kleinräumigen Vorhaben.

Die Anhörungsbehörde empfiehlt, diese Forderung bei der ohnehin anstehenden Überarbeitung des LBP umzusetzen.

1.2 Eingriffe durch Verlärmung nicht ausreichend untersucht

Nach Ansicht mehrerer Träger öffentlicher Belange und vieler Einwender und Betroffenen sind die Beeinträchtigungen durch Lärmwirkungen, insbesondere hinsichtlich der Erholungsfunktion der Landschaft (Verlärmung der Erholungswälder und Seengebiete) und hinsichtlich der Fauna (vor allem Avifauna) nicht nachvollziehbar dargestellt und untersucht worden. Die Kompensation solcher Eingriffe wird ebenfalls als nicht nachvollziehbar moniert. Im Einzelnen wird Folgendes angesprochen:

1.2.1 Fehlende eigene Beurteilung der Eingriffe in die Erholungs-funktion in UVS und LBP

Die TdV gehen in der UVS und im LBP davon aus, dass die Erholungsbereiche innerhalb der L_{eq3} 62 dB(A) Isolinie in ihrer Erholungsfunktion gemindert werden. Dies betreffe zum Beispiel 1.031 ha Waldfläche. Bei diesen Flächen sei eine Abstufung der Wertstufen für die Erholungseignung um eine Stufe vorzunehmen. Unterhalb der L_{eq3} 62 dB(A) Dauerschallbelastung sei keine Einschränkung der Erholungsfunktion gegeben. Diese Eingriffe seien aus der UVS, N 12 in den LBP übernommen worden. Als Kompensation sei die Anlage

von Parks vorgesehen (so die TdV im Erörterungstermin am 23.08.2001, Seite 10 und 11).

Dies wird von mehreren Trägern öffentlicher Belange, wie der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin (Abs. 38, 39 und 47), den Berliner Forsten (Abs. 56), dem Landesbüro anerkannter Naturschutzverbände (Abs. 10 - 13), dem Bezirksamt Treptow-Köpenick (z.B. Stellungnahme Köpenick vom 29.06.2000 Abs. 10) und von vielen Einwendern und Betroffenen kritisiert. Das alleinige Abstellen auf die Aussagen des lärmmedizinischen Gutachtens wird in Zweifel gezogen. Eine erhebliche Beeinträchtigung finde nicht erst statt, wenn der Aufenthalt in den Erholungsgebieten aus medizinischer Sicht als ,,schädlich" eingestuft wird. Vielmehr führe eine Lärmbelästigung weit unterhalb der Schädlichkeitsschwelle bereits zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Erholungsfunktion. Ungefähr 2.000 ha Erholungsgebiete (Erholungswald und Köpenicker Seengebiet) seien durch Verlärmung betroffen.

Hier hat die Erörterung am 20. und 23.08.2001 sowie 2509.2001 gezeigt, dass die Beurteilung der Verlärmung im LBP und in der UVS sehr fragwürdig ist. In der UVS wurde eine erhebliche Beeinträchtigung der Erholungsfunktion da angenommen, wo das lärmmedizinische Gutachten eine erhebliche Belästigung ansetzt. Die Gutachter haben nicht selbst geprüft, welche Maßstäbe hinsichtlich der Erholung in der Freizeit anzulegen sind. Der lärmmedizinische Gutachter Prof. Dr. Dr. Jansen erklärte für die TdV im Termin am 2509.2001 deutlich, dass er nur die körperliche Erholung nach Lärmreizen im medizinischen Sinne beurteilen könne und in seinem Gutachten keine Untersuchungen zur Verminderung der Erholungsfunktion der Landschaft gemacht habe. Nach seiner Ansicht solle dies in der UVS gesondert untersucht werden. Für die Abstufung um eine Wertstufe konnte nach Ansicht der Anhörungsbehörde im Erörterungstermin keine überzeugende Begründung angegeben werden.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde muss hier eine Neubegutachtung erfolgen. Es muss kritisch überprüft und begründet werden, ob an dem hier dargestellten Wert von L_{eq3} 62 dB(A) für eine kompensationsbedürftige Beeinträchtigung der Erholungsfunktion festgehalten werden kann, oder ob nicht eine differenziertere Betrachtung verschiedener Lärmzonen angezeigt ist. Der Ausgleich eines so erheblichen Eingriffs durch Anlage von Parks erscheint der Schwere der Beeinträchtigung tatsächlich nicht ganz angemessen.

1.2.2 Eingriffe in Fauna durch Lärm nicht ausreichend untersucht

Verschiedene Träger öffentlicher Belange, wie das Landesbüro anerkannter Naturschutzverbände (Abs. 13, 14 und 35, 36), der Gemeinde Groß Kienitz (Abs. 43), der Gemeinde Diedersdorf (Abs. 150), sowie viele Einwender und Betroffenen äußern sich kritisch hinsichtlich fehlender Untersuchungen zur Beeinträchtigung der Fauna (vor allem Avifauna) und von gemeldeten FFH- und IBA-Gebieten durch betriebsbedingte Auswirkungen wie Lärm.

In der UVS – N *6,* Seite 156 - werden zur Frage der Verlärmung von Tierlebensräumen nur zwei empfindlichen Gebiete innerhalb der L_{eq3} 65 dB(A) Isolinie dargestellt. Insbesondere werden Aussagen zur Nordhälfte des NSG Waltersdorfer Flutgrabenaue und dem Bereich Groß Kienitz getroffen. Hier wird auf störungsempfindliche Vogelarten hingewiesen. Eine Aussage zu anderen Dauerschallbelastungen fehlt jedoch. Die TdV weisen darauf hin, dass die Lärmwirkungen noch unerforscht seien und nur für einige Tierarten abgeschätzt werden könnten. Es wird zwar angegeben, dass der Untersuchungsraum innerhalb einer relevanten Lärmbelastung liege, aber es wird auf den Gewöhnungseffekt gegenüber Lärmreizen hingewiesen. Negative Auswirkungen auf die Bestände sollen mit einem Vogelmonitoring erfasst werden. Als Kompensationsfaktor für die Funktionsminderung der Lebensräume für empfindliche Tierarten wird ein Ausgleich von 1 : 0,5 bis 1 : 0,25 im LBP eingestellt.

Die TdV haben in den Erwiderungen Darstellungen zu weiteren im Antrag nicht gesondert untersuchten FFH-Gebieten, NSG und anderen hochwertigen Gebieten nachgetragen. Die TdV sehen dies als FFH-Vorprüfung. Die einzelnen Auswirkungen des Vorhabens auf diese Gebiete werden dort nochmals dargestellt – unter anderem auch die Lärmwirkungen.

Die von den TdV als Vorprüfung bezeichneten Darstellungen erscheinen hinsichtlich der Avifauna allerdings recht schematisch. Als Eckwerte wird davon ausgegangen, dass ab einer Flughöhe von über 600 m und einem seitlichen Abstand von über 700 m nicht mit Beeinträchtigungen zu rechnen ist. Auf andere beeinflussende Faktoren, wie die Attraktivität des Lebensraums, die Störempfindlichkeit der vorkommenden Vogelarten und Ähnliches wird nicht näher eingegangen. Besonders hinsichtlich des Gebiets Rangsdorfer See, der im Einflussbereich von zwei Kurzabflugstrecken liegt und direkt überflogen wird,

erscheint die Untersuchung etwas kurz; ebenso hinsichtlich der Notte-Niederung als ausgewiesene Important Bird Area.

In der Erörterung mit den Einwendern und Betroffenen wurde am 06.07.2001 ein Artikel aus der Fachzeitschrift Naturschutz und Landschaftsplanung übergeben, der neuere Ansätze hinsichtlich der Beurteilung von Verlärmung der Fauna und faunistischer Lebensräume in der Planfeststellung und in den FFH-Untersuchungen darstellt. Danach wurde als Ergebnis einer Fachtagung im Auftrag des Bundesamtes für Naturschutz am 02. und 03.03.2000 in Kiel (Naturschutz und Landschaftsplanung, 2001, S. 145 ff.) für verschiedene Mittelungspegel jeweils ein bestimmter Prozentsatz an Minderung der Lebensraumeignung angegeben.

Zum Beispiel ist danach im Immissionsgebiet von L_{eq3} 59 bis 54 dB(A) eine Minderung der Lebensraumeignung von ca. 30 bis 50 % gegeben, im Gebiet von L_{eq3} 54 bis 47 dB(A) immerhin noch eine Minderung von ca. 10 bis 40 %. Zwar wurde auch der Gewöhnungseffekt auf die Avifauna anerkannt, aber auch darauf hingewiesen, dass Habitatverluste insbesondere für den Bereich der Signalmaskierung zu erwarten seien. In der Planung sollten zur Beschreibung der Immissionen Isolinien der Mittelungspegel von L_{eq3} 90, 70, 59, 54 und 47 dB(A) als Tag und Nachtwerte dargestellt werden.

Andere aktuelle Erkenntnisse über Lärmwirkungen auf Tiere sind in einer 1997 erschienenen Bibliographie des Bundesamtes für Naturschutz zusammengestellt; darüber hinaus liegen an der Tierärztlichen Fakultät der Universität Hannover zahlreiche Doktorarbeiten zu den Auswirkungen des Fluglärms auf Haustiere vor.

Zu *den naturschutzfachlichen Fragen hinsichtlich Verlärmung von Tierlebensräumen konnte in der Erörterung keine Einigung erzielt werden. Es sollte eine Bewertung durch eine fachlich geeignete Stelle erfolgen. Eine Auseinandersetzung mit den geschilderten neueren Bewertungsansätzen sollte ebenfalls stattfinden - möglicherweise ist ein pauschalisierte Betrachtung, bei der bestimmten Isolinien die jeweilige Minderung der Lebensraumeignung in Prozent zugeordnet werden, bei einem so komplexen Vorhaben der bessere Weg zur Erfassung der Eingriffe.*

Hinsichtlich des Vogelmonitorings sollte eine feststellungsfähige Planung zumindest hinsichtlich der zu beobachtenden Flächen erfolgen. Der Rangsdorfer See und andere empfindliche avifaunistische Lebensräume sollten

in das Monitoringprogramm miteinbezogen werden. Sollte ein Feststellungsbeschluss ergehen, muss festgeschrieben werden, dass die TdV eine Nachbesserungspflicht/ beziehungsweise Pflicht zur Nachbilanzierung trifft, wenn sich unvorhergesehene negative Auswirkungen zeigen sollten. Dem ist von den TdV zugestimmt worden.

1.3 Eingriffe und Kompensation nicht nachvollziehbar dargestellt

Einige Träger öffentlicher Belange und Einwender und Betroffene kritisieren, dass bestimmte Eingriffe räumlich und auch kartografisch nicht konkretisiert und die multifunktionellen Maßnahmen nicht genauer aufgeschlüsselt seien. Die Nachvollziehbarkeit der Bilanzierung ist nach ihrer Ansicht in diesen Bereichen nicht gegeben. Im Einzelnen werden folgende Punkte angesprochen:

1.3.1 Darstellung Eingriffe in das Landschaftsbild und Verlärmung von Tierlebensräumen zu unbestimmt

Hinsichtlich der Eingriffe in das Landschaftsbild und der Eingriffe durch Verlärmung wird seitens der Einwender und der Fachbehörden moniert, dass die Konflikte nicht hinreichend konkretisiert worden seien.

Die Konflikte FA 298 (Beseitigung von ruderalen Brachen, Abstandsgrün, krautigem Intensivgrünland sowie Ackerbrachen, Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und Verlust von landschaftsprägenden Elementen auf der gesamten Flughafenfläche - u.a. kompensiert durch die umstrittenen Langgraswiesen), FA 284, 285 (Beeinträchtigung von Kleingewässern durch Grundwasserabsenkung), FA 299 (Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Hochbauten, Dammbauwerke und Brückenbauwerke), FA 305 (Beeinträchtigung des Landschaftsbilds durch Freileitungen), FA 279, FA 280 und insbesondere der Konflikt FA 300 (Verlärmung und Zerschneidung der Landschaft und Beeinträchtigung ihrer Erholungsfunktion) sind in den Konfliktblättern mit der Flächengröße 0 angegeben.

Das MLUR moniert zum Beispiel, dass die im Plan H 4.3-1 ff. gezeigten Eingriffe (Konflikte, Verlust von Kleingewässern, Verlärmung von Tierlebensräumen und Verlust von Teillebensräumen, nicht ausreichend kartographisch dargestellt seien. Die Angaben, auf welcher Fläche der Eingriff wirkt, sei aus den Konfliktblättern (Tabellenanhang H 9, Teil 2 ab Nr. 600) nicht in die Konfliktkarten (H 4.3-1 ff.) übernommen worden.

Die TdV verweisen darauf, dass sich diese Konflikte nicht genau lokalisieren lassen.

In den Fällen, in denen im Konfliktblatt Flächenangaben existierten, erscheint nicht plausibel, wieso diese Angaben nicht auch grafisch umgesetzt wurden. Dies ist allerdings ein reines Darstellungsproblem und dürfte sich leicht beheben lassen. In den Fällen, in denen auch in den Konfliktblättern Angaben zur Flächengröße fehlen, ist völlig unklar, wie die TdV zum Umfang der jeweiligen Kompensation gelangt sind. Die Bilanzierung ist hier nicht nachvollziehbar, obwohl jedenfalls zur Bewertung eines baulichen Eingriffs auf das Landschaftsbild standardisierte Methoden vorliegen. Die erforderlichen Nachweise sind nach Ansicht der Anhörungsbehörde noch zu führen.

1.3.2 Kompensation durch multifunktionale Maßnahmen nicht nachvollziehbar

Das MLUR (Stellungnahme vom 07.07.2000, Abs. 161463) und Einwender und Betroffene monieren, dass die Kompensation durch multifunktionale Maßnahmen ebenfalls nicht nachvollziehbar dargestellt ist. Es bliebe offen, welcher Eingriff durch was kompensiert werde. (siehe dazu auch unten C. Nr. 5)

In den Konfliktblättern werden teilweise mehrere Konflikte zusammengefasst. Wenn diese Eingriffe dann noch durch multifunktionale Maßnahmen ausgeglichen werden sollen, kann nicht mehr nachvollzogen werden was wie kompensiert wird. Die Sachlage wurde in der Diskussion im Erörterungstermin am 20.08.2001 mit ..... ausführlich erörtert. Die TdV konnten dort letztlich nicht überzeugend darstellen, wie die Kompensation und Bilanzierung in diesen Fällen nachvollzogen werden kann.

1.3.3 Gesamtbewertung des Komplexes

Die Anhörungsbehörde empfiehlt, die Darstellungsweise hinsichtlich der aufgeführten Eingriffe und Kompensationsmaßnahmen unter dem Gesichtspunkt der Nachvollziehbarkeit zu überarbeiten. Konflikte sollten in ihrer flächenmäßigen Ausdehnung dargestellt werden – auch in schwierigeren Fällen wie Landschaftsbildbeeinträchtigungen oder Beeinträchtigung der Erholungsfunktion muss dies möglich sein, um die Nachvollziehbarkeit des ganzen Gefüges der Bilanzierung zu gewährleisten. Die multifunktionalen Kompensationsmaßnahmen sollten so aufgeschlüsselt werden, dass erkennbar

wird, welcher Eingriff durch was kompensiert werden soll. Ansonsten kann auch nicht überprüft werden, ob die geplante Kompensation ausreichend ist. Die Aufschlüsselung nach Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sollte ebenfalls genau erfolgen. An verschiedenen Stellen sind Maßnahmen in den Maßnahmeblättern als ,,Ausgleich, Ersatz" gekennzeichnet (z.B. Maßnahmennummern LF 58, AL 35, AL 36, WA 34, WA 17,LF 14, OW 11, HE **8,** *HE 7, WA 188, WS 171, WA 160, WA 155, LF 153, WS 146, WS 142, LF 140, WS 137, PA 135 usw.) – die Bilanzierung kann so nicht hinreichend genau nachvollzogen werden. Bei der Bilanzierung dürfen nur Ausgleichsmaßnahmen nicht aber Ersatzmaßnahmen berücksichtigt werden (so BVerwG, Urt. v. 27.10.2000, 4 A 18/99 in BVerwGE 112, 140-166).*

1.4 Eingriffe in den Wald nicht richtig dargestellt und bewertet

Nach Ansicht des Amtes für Forstwirtschaft Königs Wusterhausen werden die Eingriffe durch die Festlegung von Hindernisfreiflächen und die Eingriffe durch Einzäunung von Waldstücken durch den Flughafenzaun nicht korrekt dargestellt (siehe Stellungnahme Abs. 14 - 21 und Abs. 34). Nach Meinung des Amtes handelt es sich hier um Waldumwandlungen, da bei den betroffenen Flächen die Waldeigenschaft aufgehoben werde. Daraus resultiert dann auch eine mangelhafte Kompensation dieser Eingriffe.

Zu *den Einzelheiten verweisen wir auf die abschließende Stellungnahme zum Rodeplan unter XIII. Forstwirtschaft/Rodeplan, 3. Mängel bei der Eingriffsdarstellung.*

2. Kritik hinsichtlich Nichtbeachtung des Vermeidungs-gebots nach § 12 Abs. 1 BbgNatSchG; § 14 NatSchGBln

2.1 Eingriffe in der Glasowbachniederung müssen vermieden/ vermindert werden

Das Entwässerungskonzept der TdV sieht eine Ableitung auch über den Glasowbach vor, wobei zur Sicherung des Abflusses Böschungserhöhungen, die Herstellung einer Einleitungsstelle im FFH Vorschlagsgebiet, der Einbau von Faschinen, Grund- bzw. Sohlberäumungen und Ähnliches geplant sind. Die in den Bodenfiltern gereinigten Niederschlagswässer sollen in die Vorfluter abgeführt werden. In den Glasowbach ist eine Einleitung von bis zu $1 m^3/s$ vorgesehen, der CSB-Wert soll einen Wert von 150 mg/l nicht überschreiten.

Als Reaktion auf die Stellungnahmen der naturschutzfachlichen Träger öffentlicher Belange und der Einwender und Betroffenen, die diese Planung in einem sensiblen FFH-Vorschlagsgebiet kritisieren, haben die TdV einen Veränderungsentwurf zur Verträglichkeitsuntersuchung vorgelegt. Dieser Veränderungsentwurf sieht eine Optimierung der Maßnahmen im naturschutzfachlichen Bereich vor. Die Einleitstelle soll aus dem FFH-Vorschlagsgebiet heraus verlegt werden, auf bestimmte Böschungserhöhungen und die Faschinen soll verzichtet werden, der Durchlass an der B 96 soll fischottergerecht gestaltet werden, ein Mindestabfluss von 33 l/s sichergestellt werden. Hinsichtlich der Grundberäumung wird die Planfeststellungsbedürftigkeit der Maßnahmen anerkannt. Auf diesen Veränderungsentwurf bezieht sich die nachgereichte Stellungnahme des MLUR vom 20.04.2001.

Eine entsprechende Planänderung ist bisher jedoch nicht beantragt worden, so dass zur Zeit noch vom ursprünglich Beantragten auszugehen ist.

Wie bereits ausgeführt, ist die Entwässerung über den ökologisch sehr hochwertigen Glasowbach von viele Trägern öffentlicher Belange und vielen Einwendern kritisiert worden (z.B. MLUR, Landesumweltamt Brandenburg, Amt für Forstwirtschaft Königs Wusterhausen, Landesbüro der anerkannten Naturschutzverbände, Grüne Liga, die Verbände der Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz, Landkreis Teltow-Fläming, etc.). Die Ausbaumaßnahmen aber auch die Einleitung von reststoffbelasteten Wässern selbst führe zu erheblichen Beeinträchtigungen des Gebiets. Eine ungenügende Reinigung der Niederschläge wird vor allem hinsichtlich der Enteisungsmittelverunreinigungen befürchtet, das Gewässer sei schon stark vorbelastet, wichtige Organismen könnten absterben (zu dieser Thematik wird auch auf die Stellungnahme zum Thema UVP Schutzgut Tiere und Pflanzen 2.2.5 und Schutzgut Oberflächengewässer 2.5.2. und 2.5.3 verwiesen). Das Landesumweltamt weist darauf hin, dass die Einleitung von mit Enteisungsmitteln belasteten Wässern nicht genehmigungsfähig sei. Die Aussage, mit den eingeleiteten Niederschlagswasser sei keine erhöhte Schadstofffracht zu erwarten, könne nicht nachvollzogen werden. Stoßweise Belastungen mit hohen CSB-Werten würden sich negativ und nachhaltig auswirken.

Vermeidungs-, Minderungsmaßnahmen und Alternativlösungen für die Regenwasserableitungen in den Glasowbach sind daher von sehr vielen

Trägern öffentlicher Belange gefordert worden, zum Beispiel vom Landesumweltamt Brandenburg (Abs. 16 Nr. 4), dem Amt für Forstwirtschaft Königs Wusterhausen (Abs. 26), den Verbänden des Landesbüros der anerkannten Naturschutzverbände (Abs. 39) und von den Verbänden der Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz (Abs. 39). Eine Vielzahl von Gebietskörperschaften, Einwendern und Betroffenen haben sich dieser Forderung angeschlossen.

Damit bleibt festzuhalten, dass die TdV mit der ursprünglichen Planung dem Vermeidungsgebot aus § 12 Abs. 1 BbgNatSchG nicht ausreichend nachgekommen sind. Die zur Entwässerung bisher geplanten Eingriffe in das Gebiet der Glasowbachniederung müssen, nach den eigenen Darlegungen der TdV, zumindest als zum Teil vermeidbar beziehungsweise Verminderbar angesehen werden.

Da die bisherige Entwässerungsplanung nicht mit den Belangen des Naturschutzes (vor allem des Schutzes der Natura 2.000 Gebiete) vereinbar ist, empfehlen wir, in die Entscheidung Planungsalternativen zum Entwässerungskonzept einzubeziehen.

Die Ableitung von Abwasser muss so eingerichtet werden, dass eine Schädigung der Biotope der Glasowbachniederung möglichst niedrig gehalten oder ausgeschlossen wird. Dazu wäre Folgendes sicherzustellen:

- *Das Fehlen erheblichen Auswirkungen im FFH-Gebiet durch Immissionen des Vorhabens über Wasser- (Salze, Rückstände von Auftaumitteln, Stickstoffverbindungen) oder Luftpfad (NO_x) muss durch Fachgutachten belegt werden.*

- *Auf die geplante Böschungserhöhung muss verzichtet werden.*

- *Der Mindestabfluss von 33 l/s ist zur Verbesserung der Wasserversorgung zu gewährleisten. Die Qualität der Einleitungswässer muss aber genauer belegt werden (mögliche Restbelastungen mit Nährstoffen, Enteisungsmitteln und anderen Stoffgruppen). Dies gilt insbesondere bezüglich der Biotope 3260 ,,Unterwasservegetation in Fließgewässern“ und 91 EO ,,Erlen- und Eschenwälder an Fließgewässern“*

- *Die Querung der B 96 ist fischottergerecht auszubauen.*

- *Es darf nur eine manuelle Grundräumung stattfinden, die Arbeitsanweisung hinsichtlich Geräte, Bereiche und zeitlicher Abfolge ist mit LUA und der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen. Krautungen dürfen nur alle drei bis vier Jahre und innerhalb eines Jahres auf insgesamt nicht mehr als einem Drittel der Lauflänge durchgeführt werden.*

- *Mähgut darf nicht in Biotopen des Anhangs I der FFH-Richtlinie oder nach §32 BbgNatSchG gelagert werden.*

- *Biotopmonitoring mit Dauerbeobachtungsflächen ist in dem Gebiet einzurichten (für 10 Jahre nach Bauabschluss). Einrichtung und Auswahl der Flächen muss in Abstimmung mit dem LUA und de unteren Naturschutzbehörde erfolgen. Die jährlichen Ergebnisse werden vorgelegt.*

- *Sowohl Überflutungen als auch Austrocknungen des Biotops 6410 ,,Pfeifengraswiesen auf kalkreichem Boden und Lehmboden " sind durch Abflussteuerung und Biotopmonitoring zu vermeiden.*

- *Die Druckleitung zur Überleitung des Niederschlagwassers vom Flughafengelände zum Glasowbach wird in nördlicher Richtung verschoben, um den Erlenbruchwald zu schonen.*

- *Es ist sicherzustellen, dass es bei Überschwemmungen angrenzender Gebiete (so dargestellt im Erörterungstermin am 17.08.2001) nicht zu Beeinträchtigungen empfindlicher Biotope kommen kann.*

Die Notwendigkeit und die Auswirkungen der in den Plänen enthaltenen Sohlberäumung sind zu überprüfen.

2.2 Eingriffe im Brunnluch sind zu vermeiden

Die durch die Grundwasserabsenkung möglichen erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Vorschlagsgebiets Brunnluch sollen nach Zusage der TdV durch Grundwassermonitoring und Bezuschussung mit Wasser vermieden werden.

Eine genaue Ausgestaltung und technische Umsetzung dieser Vermeidungsmaßnahmen ist von den TdV noch nicht vorgelegt worden.

Die Anhörungsbehörde empfiehlt, die Anforderungen und Hinweise des MLUR zur Verträglichkeitsuntersuchung Brunnluch aus der Stellungnahme vom 20.04.2001 zu beachten.

Hauptsächlich fordert das MLUR, dass die Vermeidungsmaßnahmen nicht nur pauschal benannt, sondern durchgeplant und verbindlich in die Unterlagen übernommen werden. So solle dargelegt werden, woher das Zuschusswasser für die Versorgung des Brunnluchs stammen werde und wie die benötigte hohe Qualität des Zuschusswassers gesichert werde soll. Entsprechende technische Anlagen sollen eingeplant werden. Hinsichtlich der Einzelheiten verweisen wir auf die Stellungnahme des MLUR.

Ähnliche Forderungen stellt das MLUR hinsichtlich der Konflikte mit den Bezeichnungen BG 420, BD 458, BD 463 und BS 480 (temporäre Grundwasserabsenkungen während der Bauphase im Bereich westlicher Selchower Flutgraben) auf. Die TdV haben angegeben, dass dem Trockenfallen angrenzender Biotope durch ein Grundwassermonitoring und eventuelle Bewässerungen durch Überflutung oder Versickerung von Niederschlagswasser entgegengewirkt werden soll.

Auch hier soll eine verbindliche Festlegung konkreter Maßnahmen zur Vermeidung oder zum Ausgleich der dargestellten Eingriffe erfolgen.

2.3 Verminderungsmaßnahmen bei Leitungstrassen

Nach Ansicht des MLUR sind die Eingriffe mit den Eingriffsbezeichnungen IE 490, IE 495, IE 496, IE 499, IE 501, IE 502, IR 515 und IR 516, die durch Verlegung von Erdkabeln beziehungsweise Verlegung von Regenwasserüberleitungen entstehen, durch technische Maßnahmen (Unterpressen, Durchbohren oder Trassenverlegung) zu vermeiden.

Die TdV haben dies unter pauschalem Hinweis auf die Größe und Lage der Biotope, bzw. Zwangspunkte der Trassenführung abgelehnt.

Die Anhörungsbehörde empfiehlt, die Möglichkeit einer Vermeidung dieser Eingriffe nochmals kritisch zu überprüfen, beziehungsweise durch die TdV detailliert nachweisen zu lassen, weshalb eine Vermeidung aus ihrer Sicht nicht möglich ist.

2.4 Schutz der Avifauna bei Verlegung von neuen Freileitungen

Nach Ansicht des MLUR sollen an den Freileitungen im Bereich Rotberg und im Nahbereich des NSG Waltersdorfer Flutgrabenaue Vogelschutz-markierungen angebracht werden, um die Auswirkungen auf die Avifauna zu vermeiden und zu vermindern. Dieselbe Forderung erhebt der Landkreis Teltow-Fläming (Abs. 58).

Das Amt für Forstwirtschaft Königs Wusterhausen erhebt eine Forderung in ähnlicher Richtung – es geht um Eingriffe in die Avifauna durch Verlegung einer 110 kV-Freileitung nördlich der Waldfläche Kienitzberg. Das Amt befürchtet verstärkten Vogelschlag, da am Waldsaum besonders viele Vögel leben und fordert, diesen Eingriff durch eine Verlegung der Leitungen parallel zur Bahntrasse zu vermeiden (Abs. 33, Erörterungstermin am 20.11.2001). Die TdV haben eine Prüfung dieser Variante zugesagt.

Die Anhörungsbehörde empfiehlt, in diesem und ähnlich gelagerten Fällen eine mögliche Vermeidung von Eingriffen in die Avifauna zu prüfen und in die Planungen einzustellen.

2.5 Eingriffe in den Wald

Nach Ansicht der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin, Abteilung Berliner Forsten (Abs. 35), sind im Hinblick auf die geplanten Eingriffe in den Berliner Wald verschiedene Vermeidungsmaßnahmen zu ergreifen.

Hinsichtlich des neuen Gleisdreiecks – Trasse zur Görlitzer Bahn - wird zum Beispiel gefordert, dass die Beeinträchtigung von 20 ha Wald durch eine Führung auf einem Ständer- oder Stelzenbauwerk mit Lärmschutz erfolgt. Hinsichtlich verschiedener Sickerbecken - zum Beispiel BW 128, BW 130 usw. – wird eine Verlagerung und eine biologische Bauweise gefordert. Die geplante Anbindung an die Görlitzer Bahn wird aus den gleichen Gründen von den Verbänden der Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz (Abs. 43) abgelehnt. Das Bezirksamt Treptow-Köpenick forderte im Termin am 10.052001 eine Verlagerung von Regenrückhaltebecken.

Die biologische Bauweise hinsichtlich der Sickerbecken wurde von den TdV zugesagt. Der Wald im Gleisdreieck soll infolge neuerer Überlegungen des TdV (Schiene) durch Untertunnelung für Erholungssuchende, Fußgänger und Tiere

zugänglich gemacht werden, so dass eine Verinselung verhindert wird. Außerdem hat die Erörterung der Stellungnahme der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin am 28.052001 ergeben, dass die Angaben zu Waldverlusten in der UVS nach unten korrigiert werden müssen. Durch die Anbindung an die Görlitzer Bahn entstehen Waldverluste in Höhe von 5,7 ha anstatt 9 ha. Eine Verlagerung der Sicker- und Regenrückhaltebecken wurde von den TdV zunächst abgelehnt; im Erörterungstermin am 10.052001, S. 16, dann hinsichtlich der Regenrückhaltebecken aber doch zugesagt.

Auch hier steht eine förmliche Änderung der Planungen hinsichtlich Zugänglichmachung des Waldes im Gleisdreieck noch aus. Die Anhörungsbehörde empfiehlt, die Verminderung der Erholungsfunktion des Waldstückes innerhalb des Dreiecks kritisch zu prüfen. Es ist fraglich, ob eingerahmt von befahrenen Schienensträngen noch eine Erholungsfunktion gegeben ist und ob die Lebensraumeignung für die Fauna dort nicht beeinträchtigt wird. Dabei sind Alternativkonzepte wie Verlegung der Trasse und Untertunnelung mit in die Betrachtung einzustellen.

Hinsichtlich der Regenrückhaltebecken müsste die zugesagte Verlegung ebenfalls durchgeplant und als Änderung in den Antrag eingebracht werden. Ansonsten müsste von den TdV hinsichtlich der Sickerbecken genauer dargestellt werden, inwiefern eine Verlagerung angesichts des nach § 26 a NatSchGBln besonders geschützten Erlenbruchwaldes unvertretbar erscheint.

3. Kritik im Bereich der Kompensation durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (§§ 12, 13 BbgNatSchG; §§14, 15 NatSchGBln)

3.1 Fehlendes Gesamtkonzept

Nach Ansicht des MLUR sind die vorgeschlagenen Maßnahmen zu stark zersplittert. Es soll ein zusammenhängendes Maßnahmenkonzept vorgelegt werden in dem sich neue Biotopverbundsysteme entwickeln können. Das Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmenkonzept entspricht nicht den übergeordneten Vorgaben der Landschaftsplanung. Maßnahmenkonzepte sollen entsprechend der Landschaftsplanung in den Schwerpunktbereichen Nuthegraben-Notteniederung und Naturpark Dahme-Heideseen geplant werden (Abs. 233 ff.).

Das fehlende Gesamtkonzept wurde zum Beispiel auch von der deutschen Gesellschaft für Herpetologie (Abs. 3), dem Landkreis Dahme-Spreewald (Abs. 107), dem Landkreis Teltow-Fläming (Abs. 27) kritisiert. Der Landkreis Teltow-Fläming (Abs. 70) samt einiger seiner Gemeinden und der Landkreis Dahme-Spreewald (Abs. 105) weisen auf das ,,Kooperationsmodell Extensivierungsprogramm zur Entwicklung der Notte-Niederung“ hin und fordern eine Umsetzung.

Dagegen waren die meisten Gemeinden (so zum Beispiel Kiekebusch Abs. 5; Selchow Abs. 23; Waßmannsdorf Abs. 8; Großziethen Abs. 6 usw.) der Meinung, dass die betroffenen Bürger als Ersatz für den Verlust des Erholungswertes und der Natur in ihrem direkten Umfeld einen ebenso ortsnahen Ausgleich – möglicherweise sogar in Form von Parks oder ähnlichen Einrichtungen - erhalten sollten. Einige Gemeinden machen Vorschläge zu möglichen Maßnahmen in ihrem Gemeindegebiet (Waßmannsdorf schlägt zum Beispiel die Aufforstung von Rieselfeldflächen vor). Sie halten Kompensationsmaßnahmen an weit entfernten Orten für unzweckmäßig und vermuten, dass die TdV diese aus Gründen der Ersparnis bei den Erwerbskosten gewählt haben.

Nach Meinung der TdV stellen die geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bereits ein Konzept dar, das sich entsprechend der Landschaftsplanung im Bereich ,,Regionalpark Flutgrabenaue“ konzentriere. Komplexe und multifunktionale Wirkungen gingen von diesem Konzept aus.

Zwischen den oberen Naturschutzbehörden und den TdV besteht ein Konsens darüber, dass ein Maßnahmenkonzept anstatt unzusammenhängender Einzelmaßnahmen geplant werden soll. Es ist auch plausibel, dass sich die Funktionen des Naturhaushalts, vor allem Verbundsysteme und Ähnliches in einem zusammenhängenden größeren Komplex besser entwickeln können, als wenn auf unzusammenhängenden Flächen Maßnahmen durchgeführt werden. Streitig sind jedoch die weiteren Einzelheiten, zum Beispiel wo ein solches Konzept am geeignetsten durchgeführt werden sollte. Eine aktuelle Abstimmung, sowohl mit den Naturschutzbehörden, als auch mit den Gemeinden, existiert offensichtlich nicht.

Die Forderungen einiger Gemeinden nach mehr Maßnahmen in ihrem unmittelbaren Bereich widerspricht in gewisser Hinsicht den Forderungen nach Bündelung der Maßnahmen an einer bestimmten Stelle. **Zu** *beachten ist jedoch, dass Ausgleichsmaßnahmen nach der naturschutzrechtlichen Regelung*

vorrangig vor Ersatzmaßnahmen zu ergreifen sind. Ausgleichsmaßnahmen stehen in einem engen räumlichen, funktionalen Zusammenhang zum Eingriffsort. Insofern ist die Forderung der Gemeinden nach einem ortsnahem Ausgleich gerechtfertigt und muss von den TdV auch beachtet werden. Soweit möglich, sollte die Kohärenz mit bestehenden Biotopen oder anderen Kompensationsmaßnahmen hergestellt werden.

3.2 Kompensation hinsichtlich Versiegelung von Boden unzureichend

Die Kompensation hinsichtlich des umfangreichsten Eingriffs des Vorhabens, der Versiegelung von Bodenflächen, ist nach Ansicht der meisten naturschutzfachlichen Träger öffentlicher Belange unzureichend und entspricht nicht den Vorgaben der Naturschutzgesetze.

Diesen Punkt monieren zum Beispiel das MLUR, die Verbände des Landesbüros anerkannter Naturschutzverbände (Abs. 30), die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin (Abs. 32) und die Verbände der Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz (Abs. 71), das Landesamt für Geowissenschaften und Rohstoffe (Abs. 9), der Landkreis Teltow-Fläming (Abs. 63) aber auch einige Einwender.

Nur zu einem geringen Teil wurden durch die TdV Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen geplant. Gegenüber 489 ha Neuversiegelung sollen nur 25 ha Fläche im Bereich der alten Nordpiste entsiegelt werden. Ansonsten ist die Zahlung einer Ausgleichsabgabe vorgesehen. Nach der Darstellung der TdV wurden trotz umfangreicher Recherche bei Gemeinden und Behörden keine anderen geeigneten Entsiegelungsflächen gefunden. Hier hat der Erörterungstermin gezeigt, dass entgegen den Aussagen der TdV keine aktuell gültigen Absprachen mit den Gebietskörperschaften und Behörden vorliegen.

Einige Träger öffentlicher Belange haben vielmehr gerügt, dass vorhandene Entsiegelungsflächen übersehen worden seien und haben entsprechende weitere Vorschläge überreicht. So wurden durch das MLUR, Bereich Bodenschutz, Entsiegelungsvorschläge hinsichtlich 8 ha Fläche an die Anhörungsbehörde übergeben (siehe Stellungnahme vom 07.052001, Gz: 64.01-65953-1/2) und an die TdV weitergeleitet – insgesamt sollen 50 ha Flächen ermittelt worden sein. Auch das Landesumweltamt Brandenburg (dort Abs. 16 Nr.5) führt aus, das weitere Gebietsvorschläge für Kompensationsmaßnahmen erarbeitet worden seien und von den TdV zu prüfen seien. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin hat in ihrer

Stellungnahme (dort Abs. 32) und im Erörterungstermin am 08.052001 darauf hingewiesen, dass die Flächen des Güterbahnhofes Schönholz und des Nordbahnhofs für Kompensationsmaßnahmen zur Verfügung stünden. Der Landkreis Teltow-Fläming weist in seiner Stellungnahme (Abs. 74 f) auf ein Entsiegelungskonzept der Brandenburgischen Bodengesellschaft (BBG) hin, das 76,2 ha ehemals militärisch genutzte Flächen im Raum Jüterbog betrifft.

Nach § 15 BbgNatSchG ist die Zahlung einer Ausgleichsabgabe nur die ultima ratio, vorrangig ist ein Eingriff durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu kompensieren. Nach § 14 BbgNatSchG müssen die zerstörten Funktionen im ,,betroffenen Raum“ wiederhergestellt werden. Der betroffene Naturraum ist nach Aussage des MLUR im Erörterungstermin am 08.052001 die mittlere Mark. Der Abriss von aufstehenden Gebäuden könne nicht als Entsiegelungsmaßnahme gewertet werden, es sei denn, die Gebäude schädigen das Landschaftsbild in erheblichem Maße.

Aufgrund der eindeutigen gesetzlichen Formulierung empfiehlt die Anhörungsbehörde die Prüfung der nunmehr vorgelegten Entsiegelungs-potenziale. Unter Beachtung des Vorrangs von Kompensationsmaßnahmen vor Ausgleichsabgaben sollte geprüft werden, welche Maßnahmen sich noch in die Planung einstellen lassen.

Die TdV haben die Prüfung von Entsiegelungsvorschlägen der Brandenburgischen Bodengesellschaft (75 ha) und des Bundesforstsamtes Neubrück (25 ha) bereits im Erörterungstermin am 08.05.2001 zugesagt.

3.3 Eingriffe in geringwertige Biotope nicht ausreichend kompensiert

Nach Ansicht mehrerer naturschutzfachlicher Träger öffentlicher Belange (MLUR, Verbände des Landesbüros der anerkannten Naturschutzverbände, Verbände der Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz u.s.w.) besteht ein Kompensationsdefizit hinsichtlich der Eingriffe in geringwertige Biotope (Biotope mit der Wertstufe 1 bis 2). Als Beispiele werden vom MLUR die Eingriffe mit den Bezeichnungen FM 56, FM 71, FM 96, FM 102, FM 155, FM 130, FM 121 und FM 147 genannt.

Die Verbände des Landesbüros der anerkannten Naturschutzverbände bemängeln die Kompensationsdefizite hinsichtlich Ackerflächen ebenfalls (Abs. 22).

3.3.1 Biotopverlust nicht eigens ausgeglichen

Biotopverluste bei Biotopen mit der Wertstufe 1 werden nach den Planungen nur als Eingriff in das Landschaftsbild gewertet. Nach Ansicht des MLUR ist dies unzulässig, auch hier müssten Verluste eigens kompensiert werden. Der LBP sei auch widersprüchlich, da an anderer Stelle ein Gesamtkompensationsbedarf inklusive der Biotope der Wertstufe 1 berechnet wurde.

Diesen Punkt monieren auch die Verbände der Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz (Abs. 31) und die Gemeinde Rangsdorf (Abs. 20).

3.3.2 Anlage von gärtnerisch gestalteten Flächen auf dem Flughafen kompensieren weder den Biotopverlust geringwertiger Biotope noch den damit verbundenen Eingriff in das Landschaftsbild

Für den Verlust von Biotopen der Wertstufe 1 ist nach Ansicht des MLUR weder eine fachgerechte Kompensation für den Biotopverlust noch für den Eingriff in das Landschaftsbild vorgesehen. Zur Kompensation wurden teilweise die Anlage von gärtnerisch gestalteten Flächen auf dem Flughafen (Verkehrsbegleitgrün, Vegetationsflächen) und Langgraswiesen eingeplant. Nach Ansicht des MLUR sind diese Maßnahmen als Kompensation des Biotopverlustes auch für geringwertige Flächen nicht geeignet. Diese Flächen würden als artenarme und von der intensiven Nutzung des Flughafens beeinträchtigte (Lärm, visuelle Störungen, Abgase) Flächen keine Lebensraumqualität für Flora und Fauna bieten. Als Wiederherstellung des Landschaftsbildes seien sie ungeeignet, da sie nicht den Zielen der örtlichen und überörtlichen Landschaftsplanung entsprächen. Das MLUR hat aus den Unterlagen der TdV einen bereinigten Kompensationsfaktor von 0,8 ermittelt (unter Abzug der nicht anrechenbaren Gestaltungsmaßnahmen). Dieser Faktor liegt unter dem Wert von anderen größeren Verkehrsvorhaben (zwischen 1,6 und 3,5).

Daher stellt das MLUR sowohl im Bereich des Biotopverlustes, als auch im Bereich der Eingriffe in das Landschaftsbild ein Kompensationsdefizit fest. Die aufgeführten Kritikpunkte wurden ebenfalls von den Verbänden des Landesbüros anerkannter Naturschutzverbände, vom Landkreis Dahme–Spreewald (Abs. 93, 94), vom Landkreis Teltow-Fläming (Abs. 61) und der Gemeinde Rangsdorf (Abs. 19 - 23 und Termin am 19.11.2001) erhoben. Die geplanten Langgraswiesen wurden teilweise als ,,grüner Beton“ bezeichnet. Sie

seien eher als Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen oder als eigener Eingriff anzusehen, als Kompensationsmaßnahmen. Auch einige Einwender wenden sich gegen eine Kompensation durch Langgraswiesen.

Nach Ansicht des MLUR könnten die Defizite im Bereich Biotopverluste und im Bereich Landschaftsbild auch im Rahmen von multifunktionalen Maßnahmen behoben werden; dazu müssten die Maßnahmen aber die jeweiligen schutzgutspezifischen Anforderungen erfüllen.

Die Verbände des Landesbüros der anerkannten Naturschutzverbände (Abs. 23) und die deutsche Gesellschaft für Herpetologie (Abs. 4) haben die Anrechnung gestalterischer Maßnahmen auf dem Flughafengelände als Kompensation ebenfalls abgelehnt. Allgemein haben die Verbände des Landesbüros die Kompensation im Bereich des Landschaftsbildes kritisiert (Abs. 18 und 19). Vor allem sei der Sammelkonflikt FA 299 weder als Eingriff genau zuordenbar, noch sei der Ausgleich nachvollziehbar, da nur auf multifunktionale Maßnahmen verwiesen werde (siehe dazu auch oben unter 1.3 ff).

3.3.3 Nachbesserung der TdV mangelhaft

Die TdV haben aufgrund der Kritik eine Ergänzung zu einzelnen Konflikten eingereicht (Anlage zur Erwiderung ergänzte Tabellen 7.3-5 ff.). Nach Ansicht des MLUR reicht diese Ergänzung jedoch nicht aus, weil nur in zwei Fällen der Flächenumfang von Maßnahmen tatsächlich erhöht worden sei – es wird festgestellt, das auch dort mindestens ein Defizit von 49 ha bleibe.

Die Anhörungsbehörde empfiehlt, bei einer Überarbeitung des LBP die Kompensation für den Verlust geringwertiger Biotope insgesamt nochmals zu überprüfen und in der Bilanzierung widerspruchsfrei – nicht nur als Eingriff in das Landschaftsbild - darzustellen. Außerdem sollten die Maßnahmen zur Wiederherstellung des Landschaftsbildes auf ihre Geeignetheit überprüft werden.

3.4 Baumverluste nicht hinreichend kompensiert

Nach Ansicht des MLUR werden Baumverluste allgemein (in den Bereichen Flughafen, Straßenanbindung, Schienenanbindung und wasserbauliche Maßnahmen, siehe dort Abs. 186-193) nicht hinreichend kompensiert.

Diese Kritik erheben zum Beispiel auch die Verbände des Landesbüros anerkannter Naturschutzverbände (Abs. 29), die Verbände der Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz (Abs. 32), die Gemeinde Dahlewitz (Abs. 112 – mit Hinweis auf Wunsch nach Lärmschutzpflanzungen im Gemeindegebiet anstatt Geldausgleich), Gemeinde Rangsdorf (Abs. 58 - 61) und der Landkreis Dahme-Spreewald (Abs. 96). Der Naturschutzverband fordert eine Staffelung nach Alter der Bäume. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin - Berliner Forsten - (Abs. 53) fordert hinsichtlich des Verlustes von Schutz- und Erholungswald auf Berliner Gebiet eine Überarbeitung der aus ihrer Sicht unzureichenden Ausgleichs- und Ersatzleistungen. Sie kritisiert außerdem die Höhe der angesetzten Ausgleichsabgabe für innerstädtische Waldverluste und fordert eine Festsetzung von 30 bis 35 DM/m^2 (Erörterungstermin am 08.052001). Hinsichtlich der Wertermittlung für zu rodende Einzelbäume fordert die Senatsverwaltungdie Anwendung des Sachwertverfahrens (Berechnungsmethode von Koch). Das Bezirksamt Treptow-Köpenick fordert eine Anwendung der Berliner Baumschutzverordnung (Stellungnahme Bezirksamt Treptow, Abs. 13, 14) für die Entfernung von Bäumen auf Berliner Gebiet.

Der Ansatz der TdV zur Berechnung der Ausgleichsabgabe für einen Einzelbaum in Höhe von 440,-- DM wurde von der Einwenderseite (Termin 20.08.2001, ...) und seitens einiger TÖB (z.B. Gemeinde Eichwalde, Abs. 35) ebenfalls als zu niedrig kritisiert.

Die TdV teilen die zu entfernenden Einzelbäume in Größenklassen auf. Für die größte Größenklasse (Alles über 300 cm Umfang) wird als Obergrenze ein Ausgleich von 1 : 5 angesetzt. Die TdV halten diese Vorgehensweise bei größeren Vorhaben für üblich; die Vorgehensweise sei abgestimmt gewesen.

Der Erörterungstermin und das Anhörungsverfahren haben erwiesen, das hier jedenfalls keine aktuell gültige Abstimmung mit den Naturschutzbehörden vorliegt. Das MLUR bemängelt, dass der Kompensationsumfang damit pro cm ab 300 cm Stammumfang faktisch abnehme, was nicht im Sinne der Baumschutzverordnungen sowohl Brandenburgs als auch Berlins sei. Dort spiele die Größe des zu entfernenden Baumes eine entscheidende Rolle. Das MLUR hält einen Kompensationsfaktor von 1 Baum pro 15 cm Stammumfang für angemessen und errechnet daraus zusätzliche Ausgleichsabgaben in Höhe von insgesamt 4.799.960,00 DM (ohne MwSt).

Die Verbände der Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz haben dasselbe Kompensationsdefizit errechnet und fordern ebenfalls einen steigenden Ersatz bei größerem Stammumfang. Weiterhin bemängeln sie die Zahlung von Ausgleichsabgaben und meinen, dass die Eingriffe auf Berliner Gebiet auch in diesem Bereich, also durch Ersatzmaßnahmen im Land Berlin, zu kompensieren seien (dort Abs. 32). Das gelte vor allem für die 11 ha Waldverlust auf Berliner Gebiet durch die Schienenanbindung an die Görlitzer Bahn (Abs. 72).

Die Planfeststellungsbehörde muss hier eine Entscheidung über die Höhe der Ausgleichsabgabe treffen, eine Vermittlung zwischen den gegensätzlichen Standpunkten konnte nicht erzielt werden.

3.5 sonstige Defizite bei Kompensation

Nach Ansicht des MLUR (Stellungnahme vom 07.07.2000, Abs. 161 – 163) besteht ein Kompensationsdefizit hinsichtlich der Eingriffe Verlust von Kleingewässern, Verlärmung von Tierlebensräumen und Verlust von Teillebensräumen (dargestellt im Tabellenanhang H 9, Teil 2 ab Nr. 600). Für die Eingriffe auf 81 ha seien nur 72,29 ha als Maßnahmenfläche vorgesehen. Dabei hat das MLUR Zweifel angemeldet, ob die 72,29 ha überhaupt voll angerechnet werden könnten, da dabei das Aufwertungspotenzial der Kompensationsflächen berücksichtigt werden müsse.

Hinsichtlich der Eingriffe mit den Bezeichnungen FA 610, 611 und 612 sei gar nicht nachvollziehbar, wie bilanziert werden solle. Es werde nur angegeben, dass der Ausgleich im Rahmen einer multifunktionalen Maßnahme erfolge. Es werde keine Maßnahmennummer benannt und keine Maßnahmenfläche gegenübergestellt. Zur mangelnden Nachvollziehbarkeit der multifunk-tionellen Maßnahmen wurde bereits oben unter XII. 1.3.2 Kompensation durch multifunktionale Maßnahmen nicht nachvollziehbar) ausgeführt.

Diese Kritik wird auch von den Verbänden des Landesbüros der anerkannten Naturschutzverbände erhoben (Abs. 25 – 26). Vor allem sei allgemein das Aufwertungspotenzial genau zu berechnen – was die TdV ablehnen, weil es nach der LANA-Methodik nicht vorgeschrieben sei.

Nach Ansicht der Anhörungsbehörde ist die Kritik des MLUR plausibel. Rein rechnerisch scheint ein Kornpensa tionsdefizit vorzuliegen. Eine Darstellung des

Aufwertungspotenzials der jeweiligen Fläche wird als sinnvoll angesehen. Der L BP sollte entsprechend ergänzt werden.

3.6 Maßnahmen in der Löptener Fenne nicht sinnvoll

Nach Ansicht des MLUR sind die von den TdV geplanten Wiedervernässungsmaßnahmen WV 201, WV 202 und WV 203 im Bereich des zentralen Moorbereiches ,,Löptener Fenne -Wustrickwiesen“ teilweise nicht sinnvoll. Es wird eine Überarbeitung der Flächenauswahl und eine Ergänzung in Abstimmung mit der Naturparkverwaltung Dahme-Heideseen gefordert, um dieses Maßnahmendefizit zu beheben. Sinnvoll wäre aus Sicht des MLUR eine Vernässung der umliegenden Acker- und Waldgebiete.

Diese Kompensationsmaßnahmen wurden auch von den Verbänden des Landesbüros der anerkannten Naturschutzverbände (Abs. 20) kritisiert. Auf die Wiedervernässungsmaßnahme WV 202 solle verzichtet werden, weil dieser Bereich sowieso schon ökologisch sehr hochwertig sei und das Aufbesserungspotenzial nicht sehr hoch. Außerdem komme dort bereits ein Vertragsnaturschutzprogramm zu Anwendung. Viele Gebietskörperschaften haben die Umsetzung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in ökologisch hochwertigen Gebieten generell abgelehnt (Gemeinde Dahlewitz – Abs. 123 ff., Gemeinde Groß Kienitz – Abs. 50, 51, Gemeinde Rangsdorf – Abs. 24 - 26). Dies entspräche nicht den naturschutzfachlichen Regeln, denn neben dem fehlenden Aufwertungspotenzial s.o. sei dort keine Aufwertung möglich, ohne andere geschützte Elemente zu beschädigen.

Dieser Punkt blieb zwischen den Trägern öffentlicher Belange und den TdV streitig. Die TdV bleiben bei der Auffassung, dass eine Wiedervernässung geeignet sei, da der Moorkörper durch Tonabbau stark entwässert wurde. Als Anzeigerpflanze dafür diene die Drahtschmiele. Allerdings wurde eine Zusammenarbeit mit der Naturparkverwaltung hinsichtlich der Ausführungsplanung zugesagt.

Die Anhörungsbehörde empfiehlt, bei der Überarbeitung des LBP auch diesen Punkt erneut zu prüfen.

3.7 Maßnahmen auf Rieselfeldern nicht sinnvoll

Nach Ansicht des MLUR ist die geplante Aufforstung der Rieselfelder in Deutsch Wusterhausen als Kompensationsmaßnahme nicht sinnvoll. Aus

naturschutzfachlicher Sicht wird für eine begleitende Wiedervernässung dieser Flächen plädiert. Wenn dies aufgrund von wasserwirtschaftlichen Bedenken nicht möglich sei, fordert das MLUR die Planung anderer Maßnahmen.

Das Amt für Forstwirtschaft Königs Wusterhausen teilt die Bedenken hinsichtlich der Aufforstungsmaßnahmen auf den Rieselfeldern (Abs. 10 der Stellungnahme, Erörterungstermin am 19.11.2001), da Erfahrungen aus vorangegangenen Aufforstungen gezeigt hätten, dass ohne vorherige Meliorationsmaßnahmen eine Neuaufforstung wenig Erfolg habe und die Flächen außerdem stark kontaminiert seien. Die Aufforstungsmaßnahmen werden außerdem von den Verbänden des Landesbüros der anerkannten Naturschutzverbände (Abs. 21) und von der deutschen Gesellschaft für Herpetologie (Abs. 3), der Stadt Königs-Wusterhausen (Abs. 5) und dem Landkreis Dahme-Spreewald (Abs. 97) kritisiert.

Nach Angaben der TdV bestehe bei einer Wiedervernässung die Gefahr einer Schadstoffmobilisation. Das habe das MLUR auch selbst so festgestellt. Es hätte somit umfangreich untersucht werden müssen, inwieweit eine Verlagerung von Schadstoffen in das Grundwasser möglich sei. Diese Untersuchungen hätten nicht geleistet werden können – daher müssten Maßnahmen im Wasserhaushalt der Rieselfelder unterbleiben.

Zwischen den TdV und den Trägern öffentlicher Belange konnte keine Einigung erzielt werden. Die Anhörungsbehörde empfiehlt, den Bedenken des MLUR nachzugehen.

4. Mängel hinsichtlich der FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen

Ursprünglich haben die TdV nur bezüglich der Glasowbachniederung eine FFH-Verträglichkeitsuntersuchung vorgelegt. Von sehr vielen Trägern öffentlicher Belange und den Einwendern und Betroffenen wird auf verschiedene nicht untersuchte FFH-Vorschlagsgebiete, NSG und IBA-Gebiete hingewiesen und Verträglichkeitsuntersuchungen gefordert.

In Abarbeitung der Stellungnahmen haben die TdV hinsichtlich des Brunnluchs eine FFH-Verträglichkeitsuntersuchung als Anlage zu den Erwiderungen nachgereicht. Hinsichtlich der Ableitung in den Glasowbach erfolgte eine Alternativenplanung, die Grundlage einer aktualisierten FFH-

Verträglichkeitsstudie wurde. Es wurde aber keine Planänderung beantragt. Damit gilt das ursprünglich Beantragte. Hinsichtlich aller anderen genannten Gebiete haben die TdV in den Erwiderungen im Einzelnen konkretisiert, warum aus ihrer Sicht eine Beeinträchtigung durch das Vorhaben ausgeschlossen ist. Diese Darstellungen verstehen die TdV als FFH-Vorprüfung.

41 Glasowbachniederung

Die aktualisierte FFH-Studie zur Glasowbachniederung fußt auf der Planungsoptimierung zur Abwasserableitung. Sie bezieht die mittlerweile konkretisierte Schutzgebietsausweisung des Landes Brandenburgs und eine neue Kartierung vom Herbst 2000 für dieses Gebiet ein und prüft auf dieser Grundlage die Möglichkeit von erheblichen Beeinträchtigungen des Gebietes. Da diese Planänderung jedoch nicht beantragt wurde, hat die aktualisierte Studie keine Aussagekraft für das Verfahren.

Zu betrachten ist demnach die ursprünglich eingereichte FFH-Verträglichkeitsprüfung zur Glasowbachniederung. Diese beschreibt zwar einige Eingriffe in dem FFH-Vorschlagsgebiet, legt aber Gewicht darauf, dass durch die erhöhte Wasserableitung eher positive Effekte für das Gebiet zu erwarten seien. Obwohl vom Verlust eines Biotopes südöstlich von Glasow, von temporären Inanspruchnahmen anderer geschützter Lebensraumtypen und einer Beeinträchtigung der Eigendynamik des Gewässers berichtet wird, wird festgestellt, dass eine erhebliche Beeinträchtigung hinsichtlich der Erhaltungsziele durch das Vorhaben nicht zu erwarten sei.

Diese Untersuchung sehen viele Träger öffentlicher Belange (so zum Beispiel das MLUR, Abs. 156, 157) und viele Einwender als nicht ausreichend an. Aufgrund der eingereichten Unterlagen könne nicht eindeutig festgestellt werden, ob die geplanten Maßnahmen mit dem Schutzzweck und den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes vereinbar seien. Es wird eine neue FFH-Verträglichkeitsprüfung gefordert. Zudem handele es sich bei der Grundräumung um eine planfeststellungspflichtige Gewässerausbaumaßnahme, die in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen sei. Anhand der Unterlagen sei es gerade bezüglich dieser Maßnahme nicht möglich, die Auswirkungen auf die Lebensräume zu bewerten. Das Landesumweltamt (Abs. 109 und 162) fordert schon für den Selchower Flutgraben eine Restbelastung der Einleitungswässer von höchstens 100 mg/l CSB, für den Glasowbach sei wegen der naturschutzfachlichen Relevanz eine Einleitung von mit Enteisungsmitteln belasteten Wässern überhaupt nicht

genehmigungsfähig. Es weist darauf hin, dass der Aussage, mit dem eingeleiteten Niederschlagswasser sei keine erhöhte Schadstofffracht zu erwarten, nicht nachvollzogen werden könne. Stoßweise Belastungen mit hohen CSB-Werten würden sich negativ und nachhaltig auswirken. Die Mitgliedsverbände des Landesbüros anerkannter Naturschutzverbände (Abs. 43 bis 54) monieren vor allem zusätzlich das Fehlen einer Orchideenwiese bei Dahlewitz und die nicht erfolgte Untersuchung von Austauschbeziehungen, von Summationseffekten und mittelbaren Störwirkungen zum Beispiel durch Verkehr. Die Amphibienverträglichkeit und insbesondere der Kammmolch (das Fehlen des Kammmolches wurde auch von der deutschen Gesellschaft für Herpetologie moniert - Abs. 2) seien nicht gesondert betrachtet worden. Ebenso seien die Auswirkungen auf den Fischotter nicht genügend untersucht worden. Auswirkungen auf Sumpfschildkrötenvorkommen im Blankenfelder See seien zu untersuchen.

Auch bezüglich der aktualisierten Unterlagen hat das MLUR Lücken in der Darstellung und Lücken in der Planung aufgezeigt (zum genauen Inhalt verweisen wir auf die obigen Ausführungen unter 2.1). Es blieb in der Erörterung kontrovers, ob die nachgereichten Unterlagen die Anforderungen an die Verträglichkeitsuntersuchungen voll erfüllen. Das MLUR hat signalisiert, dass es bei Erfüllung der von seiner Seite noch angemahnten Punkte mit dem Vorschlag zur optimierten Planung einverstanden wäre.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde ist die vorgelegte FFH-Verträglichkeits-Untersuchung nicht ausreichend und überarbeitungsbedürftig. Es ist nicht auszuschließen, dass durch die bisher geplanten umfangreichen Ausbaumaßnahmen entgegen den Darstellungen der TdV erhebliche Eingriffe in dem FFH-Gebiet zu erwarten sind. Beeinträchtigungen prioritärer Biotope sind in der Regel als erheblich zu qualifizieren (so Apfelbacher/ Adenauer/Iven in Natur und Recht 1999, S. 74). Die Planfeststellungsbehörde hätte dann zu prüfen, ob die Voraussetzungen des § 19 c Abs. 3 und 4 BnatSchG vorliegen.

Wie bereits oben im Abschnitt 2.1 festgestellt, sehen die Planungen bisher verschiedenste Eingriffe im FFH-Vorschlagsgebiet Glasowbachniederung vor. Zur Sicherung des Abflusses sind Böschungserhöhungen, die Herstellung einer Einleitungsstelle im FFH-Vorschlagsgebiet, der Einbau von Faschinen, eine Grundräumung von bis teilweise zu einem Meter und ähnliches geplant. Wie die TdV in der überarbeiteten FFH-Untersuchung selbst angeben, wird durch die Einleitstelle mit der Böschungserhöhung und den Faschinen der prioritäre Lebensraumtyp ,,Auenwälder mit Alnus glutiosa und Fraxinus excelsior“

beeinträchtigt. Die Böschungserhöhung in der Ortslage Mahlow beeinträchtigt den nach FFH-Richtlinie geschützten Lebensraumtyp ,,Feuchte Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe“. Durch die Grundräumung kann der Wasserspiegel sinken und prioritäre Lebensraumtypen könnten trockenfallen. Die genauen Auswirkungen der teilweise erheblichen Grundräumungen sind in der FFH-Verträglichkeits-untersuchung nicht näher dargestellt.

Zwar stellt die ursprüngliche FFH-Verträglichkeitsuntersuchung dar, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele zu erwarten seien. Durch die neueren Erkenntnisse hinsichtlich möglicher Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen und wegen der kontrovers gebliebenen Fragen hinsichtlich der Abwasserbehandlung und der Restschadstoffbelastungen ist aus Sicht der Anhörungsbehörde dennoch erforderlich die Verträglichkeitsuntersuchung durch eine geeignete Stelle zu überprüfen. Widersprüche haben sich hinsichtlich der geplanten Grundräumung gezeigt. In den zur Planfeststellung beantragten Karten (E 6-51, E 6-52) sind erhebliche Grundräumungen und auch Sohlvertiefungen vorgesehen; in der Verträglichkeitsuntersuchung und den Erwiderungen wird nur von Entkrautungen und Entnahme von Schlammablagerungen gesprochen. Die konkretisierte Schutzgebietsausweisung des Landes Brandenburg hat hier noch keinen Eingang gefunden und es wäre zu prüfen, inwieweit sich hieraus Veränderungen ergeben.

4.2 Brunnluch

Für das Brunnluch wurde eine Verträglichkeitsuntersuchung nachgereicht. Dort haben die TdV dargestellt, dass zwar erhebliche Beeinträchtigungen durch die Grundwasserabsenkungen möglich wären, aber dass diese Beeinträchtigungen durch Grundwassermonitoring und Wasserbezuschussung ausgeschlossen werden könnten.

Hinsichtlich der nachgereichten FFH-Verträglichkeitsuntersuchung Brunnluch hat das MLUR ebenfalls verschiedene Lücken in der Darstellung und in der Planung aufgezeigt (zum genauen Inhalt verweisen wir auf die obigen Ausführungen unter 2.2). Es blieb in der Erörterung kontrovers, ob die nachgereichten Unterlagen die Anforderungen an die Verträglichkeits-untersuchungen voll erfüllen. Das MLUR hat aber signalisiert, dass es bei Erfüllung der von seiner Seite noch angemahnten Punkte mit der Planung einverstanden wäre.

Bezüglich des FFH-Vorschlagsgebiets Brunnluch haben die TdV selbst festgestellt, dass erhebliche Beeinträchtigungen durch die Grundwasserabsenkungen zu erwarten sind. Sie könnten aber durch Monitoring und Bezuschussung vermieden werden. Diese Argumentation ist grundsätzlich möglich. Bei der Prüfung nach § 19 c Abs. 2 BNatSchG kann auch berücksichtigt werden, ob Maßnahmen, die Vermeidungs- oder Ausgleichsmaßnahmen im Sinne der Eingriffsregelung sind, im Einzelfall zugleich bewirken können, dass eine erhebliche Beeinträchtigung zu verneinen ist (so Apfelbacher, Adenauer, Iven in Natur und Recht 1999, S. 75). Da die TdV sich auf diese Variante stützen, müssen sie aber zunächst die Realisierbarkeit der vorgeschlagenen Vermeidungsmaßnahmen im Brunnluch nachweisen. Die Anhörungsbehörde empfiehlt, die Forderungen des MLUR zu dieser Verträglichkeitsuntersuchung zu berücksichtigen (zu den Details siehe oben unter 2.2).

4.3 Andere FFH-, potenzielle FFH-, Important Bird Areas- und sonstige besonders wertvolle Gebiete

Wie bereits ausgeführt, fordern verschiedene Träger öffentlicher Belange (z.B. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin in Abs. 41 ff., Verbände der Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz in Abs. 34 ff.; Verbände des Landesbüros der anerkannten Naturschutzverbände in Abs. 55 ff., die Grüne Liga, der Landkreis Teltow-Fläming in Abs. 36; die Gemeinde Groß Machnow im Termin am 29.11.2001) und viele Einwender und Betroffene Verträglichkeitsuntersuchungen für verschiedene andere Gebiete.

Genannt werden folgende FFH-Vorschlagsgebiete:
,,Müggelspree“ (umfasst NSG ,,Gosener Wiesen“, ,,Seddinsee“, ,,Krumme Laake/Pelzlaake“, Vogelschutzgebiet ,,Die Bänke“), ,,Wernsdorfer See“, ,,Genshagener Busch“, ,,Prierowsee“, ,,Horstdorfer Hechtseen“, ,,Tiergarten“, „Sutsch“ketal“.

Außerdem werden gesonderte, vertiefte Untersuchungen hinsichtlich folgender besonders geschützter Gebiete / potenzieller FFH-Gebiete gefordert:

IBA ,,Nette-Niederung“ (mit NSG ,,Westufer Rangsdorfer See“), LSG „Dahme-Seenkette“ (einschließlich Teupitzer und Wolziger Seenkette sowie Dahme-Unterlauf), ,,Zülowgrabenniederung/Groß Machnower See“, „Heidehof-Golmberg“.

Die TdV stellen in der UVS dar, dass die genannten Gebiete von Einwirkungen des Vorhabens nicht erheblich beeinträchtigt werden (siehe oben bei der Verlärmung von Tierlebensräumen).

Die TdV haben zu den gemeldeten FFH-Gebieten gesonderte Darstellungen in den Erwiderung nachgereicht. **Zu** einigen anderen besonders geschützten Gebieten (Rangsdorfer See, Notte-Niederung, Zülowgraben/Groß Machnower See) wurde gleichwohl eine Art Vorprüfung hinsichtlich möglicher Auswirkungen des Vorhabens eingereicht. Die TdV stellten dar, dass sie eine erneute Abfrage aller gemeldeten FFH-Gebiete beim LUA im September 2000 gemacht hätten. Für die genannten gemeldeten FFH-Gebiete führten die TdV jeweils die Lebensräume und Schutzziele aus dem Standartdatenbogen auf; bei anderweitig besonders geschützten Gebieten wurden die Schutzziele der Schutzgebietsverordnung entnommen. Es wurde dargestellt, welche Wirkfaktoren auf die Schutzziele erhebliche Auswirkungen haben könnte. Dann stellten die TdV für jeden einzelnen Wirkfaktor (zum Beispiel Nährstoffeinträge, Schall, Störung empfindlicher Arten durch Überflug, Grundwasserabsenkung u.s.w.) getrennt dar, warum nach ihrer Ansicht keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten seien.

Die TdV haben diese Darstellungen im Erörterungstermin als Vorprüfung hinsichtlich der gemeldeten FFH-Gebiete bezeichnet und sind der Meinung, dass diese Darstellungsweise den §§ 19 a – f BNatSchG und der dazu ergangenen Verwaltungsvorschrift des Landes Brandenburg genügt. Im übrigen seien die Gebietsmeldungen abgeschlossen, so dass bisher nicht gemeldete, potenzielle FFH-Gebiete aus sogenannten ,,Schattenlisten“ nicht gesondert betrachtet werden müssten.

Dagegen haben sich vor allem die Verbände des Landesbüros der anerkannten Naturschutzverbände (im Termin am 12.11.2001) ausgesprochen. Sie erwarten eine reguläre FFH-Verträglichkeitsuntersuchung auch hinsichtlich der von Ihnen aufgeführten potenziellen FFH- und Vogelschutzgebiete.Die Verwaltungsvorschrift der Landesregierung Brandenburg zur Anwendung der §§ 19 a bis f BNatSchG vom 24. Juni 2000 halten sie für rechtswidrig, das Procedere der Gebietsmeldungen sei erst abgeschlossen, wenn die Generaldirektion Umwelt der EU die Meldung des Mitgliedsstaates gebilligt habe.

Solange keine vollständige Umsetzung der FFH-RL erfolgt ist, sind auch sogenannte potenzielle Schutzgebiete Gegenstand einer FFH-Verträglichkeitsprüfungspflicht. Nach der bisherigen Rechtsprechung (B VerwG zur A 20, Urteil v. 19.5.1998 und BVerwG Urteil v. 27.1.2000, 4 C 2/99 in BVerwGE 110, 302-320) ist ein derartiges Gebiet anzunehmen, wenn es die fachlichen Auswahlkriterien nach Art. 4 Abs. 1 FFH-RL erfüllt, die Aufnahme in ein kohärentes Netz nahe liegt oder sich aufdrängt und der Mitgliedstaat die FFH-RL noch nicht vollständig umgesetzt hat. Die Aufnahme eines Gebiets drängt sich jedenfalls auf, wenn ein Gebiet prioritäre Bestandteile enthält, die nach Anhang III die Voraussetzungen für eine Meldung erfüllen. (siehe Apfelbacher/Adenauer/Iven, in Natur und Recht 1999, S. 72). Eine vollständige Umsetzung der Richtlinie ist erst erfolgt, wenn die FFH-RL auch hinsichtlich der zu meldenden Gebiete durch die BRD vollständig abgearbeitet ist.

Ob von einer Abarbeitung durch die BRD wirklich ausgegangen werden kann ist nach Ansicht der Anhörungsbehörde zweifelhaft. Im Laufe des Jahres 2001 wurden zwar von fast allen Bundesländern Gebietsvorschläge an die EU übersandt, ein kleiner Teil steht aber immer noch aus. Erst danach finden erst die gemeinschaftlichen Bewertungsverfahren statt, in denen die Meldung der BRD fachlich auf ihre Vollständigkeit überprüft wird. Werden Defizite offenbar, so wird dem Mitgliedsstaat eine Pflicht zur Nachmeldung von Gebieten auferlegt. Die Bewertungstreffen finden voraussichtlich im Juni und November 2002 statt. Es ist jedoch abzusehen, dass es Nachforderungen durch die EU geben wird.

4.3.1 Rechtliche Wertung der §§ 19 a – f BNatschG

Aus rechtlicher Sicht muss sowohl nach den Vorschriften des § 19a Abs. 2 Nr. 8 BNatSchG als auch nach der Verwaltungsvorschrift Brandenburgs bei grundsätzlich dem Projektbegriff unterfallenden Vorhaben geprüft werden, ob das Vorhaben überhaupt geeignet ist, ein ,,Natura 2000“-Gebiet erheblich zu beeinträchtigen.

Diese Vorprüfung ist eine Prognoseentscheidung im Einzelfall, wobei es noch nicht um eine ins Einzelne gehende Prüfung oder abschließende Feststellung geht. Die Möglichkeit einer erheblichen Beeinträchtigung ist regelmäßig zu bejahen, wenn aufgrund einer summarischen Prüfung Anhaltspunkte für die Wahrscheinlichkeit erheblicher oder in ihren Auswirkungen ohne nähere Prüfung nicht abschätzbare Beeinträchtigungen bestehen (so Iven/Apfelbacher/Adenauer in ,,Natur und Recht“ 999, Heft 2, Seite 70 oben).

Fällt die summarische Vorprüfung positiv aus, so ist das Projekt nach § 19c Abs. 1 Satz 1 BnatSchG vor Zulassung auf seine Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen des FFH- oder Vogelschutzgebiets zu prüfen. Diese Verträglichkeitsprüfung soll auf die in Schutzgebietserklärungen enthaltenen Ge- und Verbote reduziert werden. Die geschützten Biotope und Arten sind festzustellen; diese ergeben sich regelmäßig aus den Standard-Datenbögen. Die Erhaltungsziele sind festzustellen. Im Hinblick auf die Erhaltungsziele ist zu untersuchen, ob diese – unter Berücksichtigung der Summationswirkungen – erheblich beeinträchtigt werden. Dabei sind Beeinträchtigungen prioritärer Arten regelmäßig als erheblich zu qualifizieren. Die Aspekte der Vermeidung und Kompensationsmöglichkeiten sind im Rahmen der Bewertung des Grades der Erheblichkeit zu berücksichtigen. Hinsichtlich der Prüfungstiefe sind Erhebungen durchzuführen und Annahmen zugrunde zu legen, die dem allgemeinen Kenntnisstand und den allgemein anerkannten Prüfungsmethoden entsprechen (so Iven/Apfelbacher/Adenauer in ,,Natur und Recht“ 1999, Heft 2, Seite 74).

Zusammenfassend ist daher festzustellen, dass die von den TdV nachgereichten Untersuchungen jedenfalls grundsätzlich den oben genannten Anforderungen an eine Vorprüfung genügen. Sie gehen teilweise ausführlich auf die einzelnen Wirkfaktoren ein und sind nachvollziehbar.

Im Hinblick auf die Problematik Verlärmung der Avifauna sind die Ausführungen jedoch nicht befriedigend. Hinsichtlich der Gebiete (wie zum Beispiel der Rangsdorfer See), deren Schutzzweck störungsempfindliche Tierarten beinhaltet und die direkt überflogen werden – zum Beispiel im Einflussbereich von Kurzabflugstrecken - ist die Untersuchung etwas kurz.

Es wurde zwar richtig ausgeführt, dass nach bisherigen Erkenntnissen ab einer Überflugshöhe von über 600 m keine Beeinträchtigungen mehr zu erwarten sind und dass die Flugzeuge diese Höhe bei Überquerung der fraglichen Gebieten schon überschritten hätten – es wurde aber zum Beispiel nicht darauf eingegangen, ob es bei leichten Abweichungen von der Idealkurve nicht doch zu Überflügen unter 600 m Höhe kommen kann. Da gerade auf Kurzabflugstrecken nur unregelmäßig geflogen wird, erscheint zumindest erklärungsbedürftig, wie sich die Avifauna an diese Störungen gewöhnen kann. Hinsichtlich der Zugvögel (zum Beispiel am Rangsdorfer See) kann das Argument der Gewöhnung auch nur eingeschränkt gelten. Auch die TdV

erkennen an, das die Problematik bei Zugvögeln anders gelagert ist, als bei Standvögeln.

Nach Ansicht der Anhörungsbehörde sollte deshalb fachlich und rechtlich für die Gebiete, deren Schutzzweck störungsempfindliche Tierarten beinhalten und die direkt überflogen werden, überprüft werden, inwieweit eine weitergehende FFH-Verträglichkeitsuntersuchung durchgeführt werden muss. Aufgrund der Erkenntnisse aus der Anhörung erscheint es nicht ausgeschlossen, dass Auswirkungen möglich sind, deren Beeinträchtigungen ohne nähere Prüfung nicht abschätzbar wären. Besonderes Augenmerk wäre auch auf die Notte-Niederung als Important Bird Area zu legen. **Zu** *beachten ist, dass potenzielle Vogelschutzgebiete so wie potenzielle FFH-Gebiete einer Verträglichkeitsprüfung unterzogen werden müssen. Ob im Hinblick auf die Notteniederung der Hinweis der TdV auf eine Veränderung der Situation durch Erlöschen des Großtrappenvorkommens und den Tod des Uhuweibchens ausreicht, wäre fachlich zu überprüfen.*

5. Sonstige Einwände und Forderungen zum LBP

5.1 Zeitlicher Ablauf der Kompensationsmaßnahmen

Nach Ansicht des MLUR soll im LBP und im Planfeststellungsbeschluss festgeschrieben werden, dass die landschaftspflegerischen Maßnahmen außerhalb des Flughafengeländes (mit der Fertigstellungspflege) spätestens 3 Jahre nach Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses abzuschließen sind; auf dem Flughafengelände spätestens 2 Jahre nach Abschluss der Bauarbeiten. Sollen Ersatzlebensräume geschaffen werden, müsse die Funktionsfähigkeit hergestellt sein, bevor die Ausgangsbiotope in Anspruch genommen werden – d.h. vor Baubeginn. Der zeitliche Ablauf sei gemäß § 18 Abs. 1 Nr. 3 BbgNatSchG festzuschreiben.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde handelt es sich um eine sachgemäße Forderung, die in einen möglichen Planfeststellungsbeschluss aufgenommen werden sollte.

5.2 Mehrwertsteuer auf Ausgleichsabgabe

Sowohl das MLUR als auch die Verbände des Landesbüros anerkannter Naturschutzverbände (Abs. 30) fordern die Zahlung einer Mehrwertsteuer auf

die Ausgleichsabgabe, da bei der Verwendung der Mittel im Rahmen konkreter Aufträge Mehrwertsteuer gezahlt werden müsse.

Die TdV lehnen dies ab, da es für die Zahlung einer Mehrwertsteuer an gesetzlichen Grundlagen fehle. Die Zahlung habe Entschädigungscharakter für die Eingriffe in Natur und Landschaft, es bestehe aber kein Zusammenhang mit späteren Beauftragungen, die der Naturschutzfond mit den Mitteln begleiche. Es sei bei anderen Planfeststellungen außerdem auch nicht üblich, Mehrwertsteuer zu berechnen.

5.3 Erfolgskontrollen hinsichtlich Kompensationsmaßnahmen

Das MLUR fordert, dass eine Erfolgskontrolle (Erstellungskontrollen, Funktionskontrollen usw.) hinsichtlich der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen durch die TdV vorzunehmen ist (Abs. 226 – 232 der Stellungnahme vom 07.07.2000). Dabei solle auch die kornpensatorische Wirksamkeit der Maßnahmen kontrolliert werden. Nur so könnten die TdV nachweisen, dass ihre Kompensation gelungen ist.

Die TdV dagegen meinen, die Fachbehörden müssten diese Aufgabe übernehmen und bei Nichterreichen des Erfolges gegebenenfalls Nachforderungen an die TdV stellen.

Die Anhörungsbehörde schlägt hier eine Überprüfung der Forderung vor.

5.4 Digitale Daten für Kompensationskataster

Nach Ansicht des MLUR sollen digitale Daten zur Erfassung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zur Verfügung gestellt werden (Abs. 225 der Stellungnahme vom 07.07.2000). Dies sei wegen der Größe und Komplexität des Vorhabens zur Bearbeitung zwingend erforderlich.

Die TdV haben bereits zugesagt, EKIS - Bögen und Übersichtskarten zur Erfassung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bereitzustellen und eine Bilanztabelle der abgeschlossenen Kompensationsmaßnahmen beizufügen. Die Meldung wird jährlich erfolgen. Eine Meldung in digitaler Form ist bisher nicht vorgesehen.

Nach Ansicht der Anhörungsbehörde besteht hier zwar kein Anspruch, die Daten sollten zur Erleichterung der Tätigkeit der Verwaltungen jedoch möglichst in digitaler Form zur Verfügung gestellt werden.

5.5 Sicherheitsleistung

Das MLUR hält eine Sicherheitsleistung gemäß § 17 Abs. 4 BbgNatSchG zur Sicherstellung der Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für erforderlich – insbesondere da bestimmte Wirkungen des Vorhabens nicht sicher zu prognostizieren seien (Wirkung der GW-Absenkung auf empfindliche Biotope, Störung der Avifauna durch Lärm) und sich dort noch Eingriffe ergeben könnten, die bisher nicht in das System der Kompensationsmaßnahmen eingestellt seien (Abs. 240 - 242 der Stellungnahme vom 07.07.2000).

Die TdV lehnen dies ab, da bei ihnen als Unternehmen der öffentlichen Hand keine Gefahr bestehe, dass die Festsetzungen nicht eingehalten würden. Nach der Privatisierung bestehe auch keine Gefahr, denn der Unternehmer wäre bei der Realisierung des sich über Jahre hinziehenden, stufenweisen Ausbaus immer eng an die Behörde und deren Festlegungen gebunden.

Die Anhörungsbehörde hält es für geboten, durch geeignete Regelungen im Planfeststellungsbeschluss sicherzustellen, dass sich die TdV den Verpflichtungen aus dem LBP nicht entziehen. Durch die Planung, das Vorhaben insgesamt zu privatisieren, wird das Gegenargument der TdV entkräftet.

5.6 Festlegung der Pflanzenqualitäten

Das MLUR fordert eine Festlegung der Pflanzenqualitäten schon im Planfeststellungsbeschluss, und nicht erst in der Ausführungsplanung. Die Pflanzenarten und Qualitäten sollten in den Maßnahmeblättern des LBP jeweils benannt werden (Abs. 243 der Stellungnahme vom 07.07.2000). Diese Forderung wird zum Beispiel auch vom Landkreis Dahme-Spreewald (Abs. 98) erhoben.

Nach Meinung der Anhörungsbehörde ist es jedenfalls sinnvoll und sachgerecht, die Verwendung geeigneter Pflanzenqualitäten sicherzustellen. Es müsste allerdings geprüft werden, ob diese im Detail schon in einem möglichen Planfeststellungsbeschluss festgelegt werden sollen, oder ob auch andere

Auflagen ausreichen (zum Beispiel in der Ausführungsplanung die Pflanzenqualitäten nach den Vorgaben der zuständigen Behörden festzulegen).

5.7 Rodung von Bäumen wegen Hindernisfreiheit

Nach Ansicht des MLUR sollen die Rodungen von Alleen und Baumreihen (Eingriffe FN 24, FN 25 und ein Eingriff ohne Konfliktnummer hinsichtlich einer Baumreihe an der Straße von Selchow zur B 96 alt) zur Herstellung der Hindernisfreiheit vermieden werden. Der Eingriff sei nicht nötig, da die alte Start- und Landebahn Süd im Bestand nicht verändert werde, könne keine andere Hindernisfreiheit gelten als bisher.

Da jedoch beantragt wurde, die Schwellen der alten Süd und neuen Nord Start- und Landebahn zu versetzen, kommt es entgegen der Auffassung des MLUR zu einer Vergrößerung der An- und Abflugflächen und somit auch zu einer Veränderung der Hindernissituation.

Die Begründung der Forderung des MLUR erscheint mithin nicht tragfähig; aus Sicht der Anhörungsbehörde ist der Eingriff nicht vermeidbar.

5.8 Einwand zu Kompensationsmaßnahmen auf Gemeindegebiet

Der Landkreis Teltow-Fläming (Abs. 63) moniert, dass durch die geplanten Kompensationsmaßnahmen den Gemeinden potenzielle Flächen zur Realisierung eigener Kompensationsmaßnahmen entzogen würden.

5.9 Forderung nach Flurbereinigungsverfahren

Einige Gebietskörperschaften fordern die Durchführung eines Flurbereinigungsverfahrens (z.B. Gemeinde Dahlewitz – Abs. 138, Gemeinde Rangsdorf - Abs. 36).

6. Zusagen durch die Träger des Vorhabens im Bereich LBP

Grundsätzlich haben die TdV erklärt, dass aufgrund des Anhörungsverfahrens Veränderungen im LBP vorgenommen werden müssen.

Im Bereich des LBP haben die TdV folgende Zusagen abgegeben:

Die in den Konfliktkarten bislang nicht dargestellten Eingriffe werden nach Zusage in der Erwiderung zur Stellungnahme des MLUR noch nachgetragen. Das betrifft zum Beispiel die Eingriffe unter den Konfliktnummern IE 502, IF 508, IR 515 und IR 516 (Eingriffe durch Bau technischer Infrastruktur-maßnahmen wie Leitungsverlegung).

Einrichtung von Amphibiendurchlässen am östlichen Anschluss an die B 96a, unter den Bahntrassen der Görlitzer Bahn und unter der Goethestraße im Bereich der Niederung Kienberg. Dimensionierung nach MAmS (Ausgabe 2000).

Als Vermeidungs- und Minderungsinstrument wird ein Grundwasser- und Biotopmonitoring auf ausgewählten Flächen geplant (z.B. im Erörterungstermin am 16.08.2001, S. 2 und 3 zugesagt). Bei der Ausgestaltung wird das MLUR beteiligt (notwendige Monitoringflächen hat das MLUR bereits unter Abs. 210 der Stellungnahme vom 07.07.2000 benannt). Forderungen hinsichtlich spezieller Flächen für Grundwasser- und Biotopmonitoring wurden auch vom Landkreis Dahme-Spreewald (Abs. 109) erhoben. Sollten sich bisher nicht eingeplante Eingriffe zeigen, so werden die TdV nachbilanzieren und Maßnahmen zur Vermeidung, zum Ausgleich und zum Ersatz ergreifen. Für solche Eventualitäten ist die Maßnahme ,,Wiedervernässung“ im Bereich der Löptener Fenne vorgesehen (so zugesagt z.B. im Erörterungstermin am 14.08.2001).

Sollte ein Biotopziel nicht erreicht werden, so werden die TdV Nachbesserungen vornehmen.

Die TdV haben zugesagt, die Vorschläge zu Entsiegelungspotenzialen näher zu prüfen und in die Planung nach Möglichkeit einzustellen (Zusage z.B. im Erörterungstermin am 08.05.2001 und 04.12.2001).

Eine naturschutzfachliche Baubegleitung wird eingesetzt werden, um die Durchführung der Vermeidungs-, Minderungs- und Schutzmaßnahmen – so wie es das MLUR aber auch andere TÖB (z.B. die Verbände des Landesbüros der anerkannten Naturschutzverbände,die Verbände der Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz) gefordert haben - abzusichern. (Abs. 212 bis 215 der Erwiderung auf die Stellungnahme des MLUR vom 07.07.2000).

Eine Abstimmung der Ausführungsplanung und eventueller Änderungen mit den Naturschutzbehörden und der Planfeststellungsbehörde wird erfolgen. Die in

den Absätzen 218 und 219 (Auftragsvergabe und Entwicklungspflege der Pflanzungen) der Stellungnahme des MLUR vom 07.07.2000 geforderten Maßnahmen wurden zugesagt.

Die TdV haben ebenso zugestimmt, den Abschluss der landschafts-pflegerischen Maßnahmen an die Naturschutzbehörden und der betroffenen Landkreise zu melden (siehe Abs. 223 der Stellungnahme des MLUR vom *07.07.2000).*

Rodungsarbeiten werden gemäß § 34 Abs. 1 BbgNatSchG (in der Zeit zwischen 1. Oktober und 28. Februar) durchgeführt (siehe Abs. 244 der Stellungnahme des MLUR).

Die Hinweise des MLUR (Abs. 245 der Stellungnahme vom 07.07.2000) hinsichtlich Baustellennebenflächen und -straßen werden von den TdV beachtet.

Die TdV haben zugesagt, eine Zerschneidung der Selchower Niedermoorwiesen durch den Schienenneubau und das dadurch bedingte Trockenfallen der Selchower Niedermoorwiesen durch Anlage eines Durchlasses zu vermeiden (Zusage in der Erwiderung zur Stellungnahme Gemeinde Selchow, Abs. 16).

7. Sonstiges

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin äußert Kritik an der rechtlichen Seite der Antragstellung. Zur Planfeststellung beantragt seien nach den Unterlagen nur die Maßnahmepläne H 6.2-0 und H 6.2 -11. Das sei zu wenig. In den Antrag auf Planfeststellung müssten daher die Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen nach Kap. 5 LBP, die Erläuterungen der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gemäß Kap. 6 LBP, die Ausgleichszahlungen und das Monitoringprogramm gemäß Kap. 7 LBP aufgenommen werden. Ansonsten fehle es an der Rechtsverbindlichkeit dieser Dinge und das sei mit den Naturschutzgesetzen nicht zu vereinbaren.

Die Anhörungsbehörde empfiehlt, bei der Planfeststellung darauf zu achten, dass nicht nur die zur Planfeststellung beantragten Unterlagen, sondern alle zur Kompensation nach Naturschutzgesetz erforderlichen Maßnahmen rechtsverbindlich geregelt werden.

XIII. Forstwirtschaft/Rodeplan

Allgemeines zum vorgelegten Rodeplan

Der Rodeplan stellt speziell die flächenmäßige Beseitigung von Wald nach der Definition des LWaldGes Brandenburg (LWaldG) dar. Er dient somit dazu, die Auswirkungen des Vorhabens auf die Belange des Waldes nach dem LWaldG besonders darzustellen und den Umfang der erforderlichen Kompensationsmaßnahmen als Voraussetzung für den LBP zu ermitteln. Die Entfernung von Einzelbäumen wird dagegen innerhalb des LBP dargestellt.

Der Rodeplan gibt Auskunft über Rodeflächen mit dauernder oder zeitweiliger Nutzungsartenänderung, Flächen mit Aufwuchsbeschränkungen und Rodeflächen mit Aufwuchsbeschränkungen. Alle anderen Eingriffe in den Wald wie Verminderung der Erholungseignung und Ähnliches, sind im LBP untersucht und bewertet worden.

Ergebnis der Anhörung

Speziell zum Thema Rodeplan hat hauptsächlich das Amt für Forstwirtschaft Königs Wusterhausen vorgetragen. Es hat eine Stellungnahme vom 06.07.2000 eingereicht, die im Erörterungstermin am 19.11.2001 mit den TdV erörtert wurde.

Als Ergebnis des Anhörungsverfahrens lässt sich feststellen, das außer Details hinsichtlich falsch bezeichneter Flurstücke oder nicht erfasster Waldflächen vor allem die Darstellungsweise insgesamt moniert wurde. Differenzen gab es auch bei der Einstufung einiger Eingriffe als Waldumwandlung.

Darstellung der Schwerpunkte im Einzelnen

Aus Sicht der Anhörungsbehörde ergeben sich aus den fachlichen Stellungnahmen und den Einwendungen zum Sachthema Forstwirtschaft und Rodeplan die nachfolgend aufgeführten Schwerpunkte:

1. Darstellung der Eingriffe in Waldflächen allgemein/ Forderung einer Themenkarte Wald

Unterschiedliche Auffassungen gibt es bereits hinsichtlich der Bestandspläne des LBP (siehe auch dort). Das Amt für Forstwirtschaft Königs Wusterhausen moniert hier, dass verschiedentlich Waldflächen nicht als solche erfasst worden seien. Für die Waldeigenschaft käme es nämlich auf die Definition nach § 2 LWaldG an und nicht auf den tatsächlichen Bewuchs. Das Amt für Forstwirtschaft Königs Wusterhausen fordert (Erörterungstermin am 19.11.2001, S. 21) zur besseren Übersichtlichkeit eine eigene Themenkarte Wald. Dies sei bei einer flächenmäßig großen Inanspruchnahme von Wald üblich. Es sei hier auch nötig, denn bei der Komplexität des Projekts sei es weder zumutbar noch praktikabel, die einzelnen Informationen aus unterschiedlichen Teilen der Pläne (Bestandspläne, Konfliktpläne, Grunderwerbspläne, usw.) zusammenzusuchen. Die Themenkarte Wald sei Teil des LBP; aus ihr sollten sich konzentriert ergeben:

die Waldflächen nach der Definition des § 2 LWaldG
(mit Lage nach Flurstücksbezeichnungen);

- alle Eingriffe in diese Waldflächen:

- alle waldbaulichen Maßnahmen (auch Waldumbau und Ähnliches):

die Kompensationsmaßnahmen für diese Eingriffe
(mit Lage nach Flurstücksbezeichnungen).

Nach Meinung der TdV sollen die Bestandspläne des LBP nur nach naturschutzfachlichen Kriterien den tatsächlich vorhandenen Bestand auf den Flächen zeigen. Diese Betrachtung sei eine andere als die forstfachliche Betrachtung nach LWaldG; diese sei gerade getrennt im Rodeplan ausgewiesen. Die Forderung nach einer Themenkarte Wald im LBP halten die TdV für unüblich. Alle nötigen Informationen seien vorhanden und könnten aus den Plänen entnommen werden. Grundsätzlich stelle es aber kein Problem dar, die vorhandenen Daten zu solch einer Aufstellung neu zusammenzufassen.

Da es nach Aussage der TdV keine besonderen Probleme aufwirft und der Nutzen für die Übersichtlichkeit glaubhaft vorgetragen wurde, sollte bei der

ohnehin anstehenden Überarbeitung des LBP eine Themenkarte Wald erstellt werden.

2. Mängel in der Darstellung der Waldflächen

Das Amt für Forstwirtschaft Königs Wusterhausen bemängelt die nach seiner Ansicht fehlerhafte Darstellung verschiedener Waldflächen (Stellungnahme Abs. 1 -7). So zum Beispiel die Fläche Flurstück 282, Flur 1 in Selchow, Flurstücke 22 und 28, Flur 2 in Selchow, die in den Bestandsplänen des LBP nicht als Wald dargestellt seien.

Die TdV haben hier teilweise bereits Änderungen zugesagt.

Weiterhin moniert das Amt für Forstwirtschaft Königs Wusterhausen (in der Stellungnahme Abs. 11 und im Erörterungstermin am 19.11.2001), dass die Fläche des Gutsparks Dahlewitz fehlerhaft als Parkanlage eingetragen worden sei, obwohl es sich um eine Waldfläche handele. Die als Kompensationsmaßnahme geplante Restaurierung des Gutsparks Dahlewitz führe zu einer Waldumwandlung und sei weder im Rodeplan noch im LBP als Waldumwandlung dargestellt worden. Es handele sich jedoch um Eingriffe in die dort vorhandenen Waldflächen für die eine Kompensation erfolgen müsse.

Die TdV halten dem entgegen, dass die Fläche des Gutsparks formal als Wald gewidmet werden solle und forstwirtschaftlich kein Grund bestehe, diese Fläche nach Durchführung der Kompensationsmaßnahmen nicht als Wald zu betrachten. Ein Eingriff wird nicht gesehen.

Die aufgeführten fehlerhaften Bestandserhebungen müssen im Rahmen des LBP und Rodeplans natürlich berichtigt werden. Es ist zu prüfen, ob eine Berichtigung Auswirkungen auf Kompensationsumfänge oder Ähnliches hat.

Die geplante Wiederherstellung des Gutsparks ist als Kompensations-maßnahme kein eigener Eingriff in Natur und Landschaft der im LBP zu überprüfen ist. Es sollte jedoch fachlich überprüft werden, ob diese Kompensationsmaßnahme grundsätzlich geeignet ist. Dabei ist einzubeziehen, dass der Restaurierung in der Stellungnahme des Forstamtes (Abs. 11) zunächst aus forstfachlicher Sicht zugestimmt wurde. Sollte die Maßnahme durchzuführen sein, so ist in der Planfeststellung zu entscheiden, ob damit

Waldumwandlungen einhergehen und ob diese nach § 8 Abs. 3 LwaldG ausgeglichen werden sollen.

3. Mängel bei der Eingriffsdarstellung

3.1 Eingriffe durch Festlegung von Hindernisfreiflächen nicht als Waldumwandlung dargestellt

Nach Ansicht des Amtes für Forstwirtschaft Königs Wusterhausen sind die Eingriffe, die durch Aufwuchsbeschränkungen in den Hindernisfreiflächen ausgelöst werden, nicht korrekt bewertet und dargestellt worden (Stellungnahme Abs. 14 bis 21).

Das Amt ist der Meinung, dass der Wald hier umgewandelt werden müsse, da eine Aufwuchsbeschränkung einer ordnungsgemäßen Forstwirtschaft widerspreche. Der Fortfall der natürlichen Sukzession und der Einschlag vor Hiebsreife entspräche einer Plantagenwirtschaft. Es müsse eine andere Nutzungsart geschaffen werden – dies sei in die Bilanzierung einzustellen.

Auch fehle hinsichtlich der Aufwuchsbeschränkungen und zeitweiligen Waldumwandlungen eine detaillierte Konfliktanalyse hinsichtlich der Schutzgüter Flora, Fauna, (insgesamt Ökologie) Mensch und deren Wechselbeziehungen. Es fehlten auch Aussagen zum Verlust der landeskulturellen Bedeutung dieser Waldstücke und zur Verminderung der Erholungseignung. Die Beschränkungen würden Artenverarmungen und eine Veränderung des Landschaftsbildes bewirken. Eine Kompensation von 1 : 1 sei für diese Eingriffe nicht angemessen.

Das Amt moniert weiterhin, dass unklar sei, ob weitere Eingriffe in den Wald erfolgen müssten, denn die TdV hätten in den Plänen darauf hingewiesen, dass weitere Beschränkungen möglich seien, wenn eine Sonderregel mit der DFS nicht zustande käme (Stellungnahme Abs. 17).

Die TdV sind der Ansicht, dass sich die Aufwuchsbeschränkung durch einen Waldumbau im Rahmen einer ordnungsgemäßen Forstwirtschaft nach § 4 LWaldG realisieren ließe. Dabei würden die Flächen auch nicht den Status als Wald nach § 2 LWaldG verlieren. Einer Waldumwandlung bedürfe es nicht. Für diese Eingriffe sei eine Kompensation in Höhe von 1 : 1 angemessen. In besonderen Fällen sei auch ein höheres Kompensationsverhältnis gewählt

worden (z.B. beim Konflikt mit der Bezeichnung FA 304, wo der Horstschutzwald des Kolkraben betroffen sei).

Nur hinsichtlich einer Fläche von 1,5 ha müsse von einer dauernden Nutzungsbeschränkung und deshalb von einer Waldumwandlung ausgegangen werden.

Das Thema der eingeschränkten Erholungsfunktion des Waldes sei innerhalb des LBP insgesamt betrachtet worden. Dabei seien alle Beeinträchtigungen durch das Vorhaben miteinbezogen worden – auch die Aufwuchsbeschränkungen. Diese Eingriffe seien in dem Konflikt mit der Bezeichnung FA 300 gesammelt eingeflossen und würden durch Neuanlage von 16 ha Wald ausreichend kompensiert.

Nach den Ausführungen im Rodeplan auf Seite 21 und 28 wäre ohne die Sondergenehmigung durch die DFS ein Bestandsumbau des Waldes, beziehungsweise ein Kronenschnitt erforderlich. Fraglich ist, ob diese eventuell nötigen Eingriffe bereits sicherheitshalber in den Rodeplan und in den LBP eingeflossen sind – ansonsten ist durch geeignete Instrumente sicherzustellen, dass eine Kompensation solcher sich nachträglich ergebenden Eingriffe gewährleistet wird.

Ob sich der angesprochene Waldumbau. beziehungsweise die Kürzung von Kronen tatsächlich mit einer ordnungsgemäßen Forstwirtschaft vereinbaren lassen, erscheint fraglich. Eine Einigung in dieser Frage konnte nicht erzielt werden. Hier müsste eine naturschutzfachliche Einschätzung von dritter Seite erfolgen.

Hinsichtlich der multifunktionalen Kompensation wird auf die Ausführungen zum LBP verwiesen. Bezüglich der Einschränkung der Erholungseignung muss nach unserer Ansicht -jedenfalls bezüglich der Verlärmung – eine Neubegutachtung erfolgen.

3.2 Eingriffe durch Einzäunen nicht als Waldumwandlung dargestellt

Nach Ansicht des Amtes für Forstwirtschaft Königs Wusterhausen ist die Einzäunung des Flughafengeländes nicht vollständig im Rodeplan dargestellt. Die eingezäunten Waldflächen unterliegen einer Waldumwandlung nach § 8 LWaldG, müssten daher auch im Rodeplan dargestellt werden (siehe Stellungnahme Abs. 34).

Die TdV entgegnen, dass die Lage des geplanten Flughafenzaunes aus dem Plan B 3.4 hervorgehe. Das Einzäunen alleine stelle keinen Eingriff in die Waldfunktion dar. Die Flächen würden noch immer die Kriterien nach § 2 LWaldG erfüllen, nur die Erholungsfunktion würde ganz aufgehoben. Dafür sei im LBP auch ein Ausgleich vorgesehen.

Hinsichtlich der Frage, ob eingezäunte Waldflächen tatsächlich umgewandelt werden müssen, weil sie ihren Waldcharakter verlieren, konnte im Erörterungstermin keine Einigung erzielt werden. Es erscheint jedoch plausibel, dass die anderen Waldfunktionen bis auf die Erholungsfunktion erhalten bleiben. Eine gewisse Stütze dieser Argumentation findet sich in § 22 L WaldG, der das Einzäunen und Sperren von Wald regelt und offensichtlich nicht davon ausgeht, das die Waldeigenschaft durch diese Maßnahme verloren geht. Auch hier müsste die naturschutzfachliche Einschätzung einer dritten Stelle eingeholt werden. Hinsichtlich der Erholungsfunktion muss – jedenfalls bezüglich der Verlärmung - eine Neubegutachtung erfolgen.

XW. Gundstücksbezogene Betroffenheiten einschließlich Entschädigung/Umsiedlung/ Wertminderung

Ergebnis der Anhörung

Das Vorhaben ist mit großflächigen Auswirkungen auf fremde Grundstücke verbunden, wobei zwischen unmittelbarer Inanspruchnahme und mittelbaren (nachbarschaftlichen) Auswirkungen zu unterscheiden ist.

a) Unmittelbare Grundstücksinanspruchnahme

Für das Projekt soll eine zusätzliche Fläche von rund 1.593 ha in Anspruch genommen werden und zwar verteilt auf 2.037 Flurstücke. Die Art der Inanspruchnahme gliedert sich in drei Kategorien, nämlich den Erwerb, die Eintragung einer Belastung im Grundbuch (dauerhafte Nutzungsbeschränkung) und die vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücken. Aufgeteilt auf die drei Kategorien ergibt sich folgendes Bild:

Inanspruchnahme von Flurstücken (mehrfache Inanspruchnahmen möglich)

Tabelle 1

Art der Inanspruchnahme	**Anzahl der in Anspruch zu nehmenden Flurstücke**	**Fläche der in Anspruch zu nehmenden Flurstücke (ha)**
Erwerb	1.295	930
Dauerhafte Nutzungsbeschränkung	1.057	663
Vorübergehende Inanspruchnahme	118	8
Erwerb und /oder dauerhafte Nutzungsbeschränkung*	2.037	1.593

***** inkl. Mehrfachinanspruchnahmen einzelner Flurstücke, s. auch nachfolgenden Text

Insgesamt ist beantragt, 2.100 Flurstücke in Anspruch zu nehmen. Dass die Anzahl der Flurstücke aller drei Kategorien zusammen (2.470) größer ist, als die Anzahl der in Anspruch zu nehmenden Flurstücke insgesamt (2.100), resultiert daraus, dass einige Flurstücke mehrfach im Grunderwerbsverzeichnis aufgeführt sind, z.B. als Erwerb einer Teilfläche und einer dauerhaften

Nutzungsbeschränkung oder vorübergehenden Inanspruchnahme einer anderen Teilfläche des gleichen Flurstücks.

Eigentümer an den in Anspruch zu nehmenden Flächen
(Private Dritte/öffentliche Hand)

Tabelle 2

Art der Inanspruchnahme	**Anzahl der in Anspruch zu nehmenden Flurstücke**		**Fläche der in Anspruch zu nehmenden Flurstücke (ha) öff. Hand (gerundet)**	Fläche der in Anspruch zu nehmenden Flurstücke (ha) privater Dritter (gerundet)
	678		554,1	376,3
	597	460		198,7
Vorübergehende Inanspruchnahme	74	44	5,5	2,5

Flurstückinanspruchnahmen von privaten Dritten/öffentliche Hand

Tabelle 3

	Eigentum privater Dritter	**Eigentum der öffentlichen Hand**	**insgesamt**
Anzahl in Anspruch zu nehmenden Flurstücke	943	1.157	2.100

Die größere Anzahl der in Anspruch zu nehmenden Flurstücke steht im Eigentum der öffentlichen Hand: von den 2.100 in Anspruch zu nehmenden Flurstücken, stehen 1.157 im Eigentum der öffentlichen Hand und 943 im Eigentum privater Dritter.

Anzahl der betroffenen Eigentümer (inkl. Mehrfachinanspruchnahmen)

Tabelle 4

Art der Inanspruchnahme	**Anzahl der Eigentümer**
Erwerb	316
Dauerhafte Nutzungsbeschränkung	281

Vorübergehende Inanspruchnahme	56
Insgesamt	474

Einige Eigentümer werden durch das Vorhaben bezüglich ihres Grundeigentums mehrfach in Anspruch genommen, daher ist die Summe der einzelnen Kategorien der Art der Inanspruchnahme höher, als die Anzahl der von Grundstücksinanspruchnahmen insgesamt betroffenen Eigentümer. 407 der 474 insgesamt Betroffenen sind private Dritte. Dabei handelt es sich um 243 Einzelpersonen, 137 Erbengemeinschaften und 27 Firmen.

Von den 2.100 nach dem Grunderwerbsverzeichnis in Anspruch zu nehmenden Flurstücken, befinden sich 1.938 Flurstücke im Bauschutzbereich gern. § 12 LuftVG. Davon stehen 923 Flurstücke im Eigentum privater Dritter.

Von den privaten Grundeigentümern, deren Flächen in Anspruch genommen werden sollen, haben rund 17 % grundstücksbezogene Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben. Zum Vergleich: Der Anteil der Einwender gemessen an der Einwohnerzahl der Gemeinden des Landes Brandenburg, in denen die Planunterlagen ausgelegen haben, beträgt 19,45 % und der Anteil der Einwender gemessen an der Einwohnerzahl der Bezirke in Berlin, in denen die Planunterlagen ausgelegen haben, lag bei 2,95 %.

Während des Anhörungsverfahrens konnte seitens des TdV (Flughafen) mit sechs Einwendern eine Einigung über die Grundstücksinanspruchnahmen herbeigeführt werden. Dies wird durch die Vorlage notariell beurkundeter Verträge, in denen gleichzeitig die Einwendungen zurück genommen wurden, belegt.

b) Mittelbare Auswirkungen

Die mittelbaren Auswirkungen sind größtenteils bereits vorstehend bei den einzelnen Sachthemen behandelt. Sie werden im Nachfolgenden durch die Darstellung von sonstigen grundstücksbezogenen Betroffenheiten ergänzt. Im Anhörungsverfahren wurden dazu in erster Linie der Rückgang der Verkehrswerte für Immobilien im Umfeld des geplanten Flughafens, die Grundstückserschließung, die Beweissicherung sowie zahlreiche Entschädigungs- und Schadensersatzforderungen thematisiert.

Ein große Anzahl von Einwendern sieht in den Auswirkungen des Vorhabens eine Einwirkung auf ihr (Grund-)Eigentum, das die Schwelle zur Enteignung

überschreitet. Ein Großteil dieser Einwender fordert daher eine Enteignungsentschädigung oder die Übernahme des Grundstücks zum Verkehrswert. Begründet wird diese Forderung in erster Linie mit den Beeinträchtigungen durch Lärm und andere Immissionen. Angehörige von Eigentümern sehen sich in ihrem Erbrecht verletzt, weil das Vorhaben das ihnen voraussichtlich zufallende Erbe erheblich beeinträchtige (Wertverlust).

Darüber hinaus werden eine Vielzahl von Entschädigungsansprüchen mit anderem rechtlichen Hintergrund vorgetragen, beispielsweise

für Mehrkosten im Zusammenhang mit der Verlängerung oder dem Neuabschluss von Kreditverträgen aufgrund der durch das Vorhaben erforderlichen Neubewertung von Immobilien;

als Ersatz für Grundsteuer, für vorhabensbedingt nicht mehr nutzbare Grundstücke;

als Rückerstattung für zuviel bezahlte Erbschaftssteuer;

für Mehraufwendungen für Schallschutz an denkmalgeschützten Gebäuden.

Die TdV weisen darauf hin, dass eine Enteignung durch mittelbare Auswirkungen erst vorliege, wenn das Grundstück aufgrund der Immissionen nicht mehr nutzbar bzw. praktisch nicht mehr verkäuflich ist. Bei Lärmimmissionen sei nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts die Schwelle zur Enteignung erst ab einem Dauerschallpegel von mindestens L_{eq3} 70 dB(A) erreicht. Des weiteren sei der Vorrang der Anlagen und Schutzvorkehrungen nach §§ 9 Abs. 2 LuftVG, 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG Bbg zu beachten, mit denen die angeführten Nachteile abgewendet werden sollen. Verbleibende Nachteile sind nach § 9 Abs. 2 LuftVG i.V.m. § 74 Abs. 2 Satz 3 zu entschädigen oder sind, wenn die Tatbestandsvoraussetzungen nicht vorliegen, aufgrund der Sozialbindung des Eigentums nach Art. 14 Abs. 2 GG hinzunehmen.

Eine Enteignung liegt nur dann vor, wenn durch die mittelbaren Einwirkungen das Eigentum nachhaltig verändert sowie schwer und unerträglich beeinträchtigt wird (ständige Rechtssprechung zitiert nach Jarass/Pieroth, GG, 3. Auflage Rn. 23 zu Art. 14), wovon erst bei den von den TdV genannten Dauerschallpegeln ausgegangen werden kann. Sind diese Werte nicht erreicht, sind zunächst

durch die Anordnung der Errichtung und Unterhaltung von Anlagen nach § 9 Abs. 2 LuftVG oder Vorkehrungen nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG Bbg nachteilige unzumutbare Wirkungen soweit als möglich auszuschließen. Sind diese untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, haben die Betroffenen einen Anspruch auf Entschädigung in Geld. Ob im Einzelfall ein solcher Entschädigungsanspruch gegeben ist, kann demnach erst entschieden werden, wenn feststeht, welche Lärmimmissionen zumutbar sind, und ob die vorgesehenen Anlagen und Schutzvorkehrungen möglich und mit dem Vorhaben vereinbar sind. Ob dies der Fall ist, kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht entschieden werden. Dies gilt beispielsweise für die Frage, ob gegebenenfalls erforderliche Schallschutzmaßnahmen an denkmalgeschützten Häusern technisch möglich und im Verhältnis der eingesetzten Mittel zum angestrebten Erfolg verhältnismäßig sind.

Darstellung der Schwerpunkte im Einzelnen

Aus Sicht der Anhörungsbehörde ergeben sich zum Sachthema grundstücksbezogene Betroffen heiten einschließlich Entschädigung/Umsiedlung/Wertminderungdie weiteren nachfolgend aufgeführten Schwerpunkte:

1. Umsiedlung

Einige von der Umsiedlung Betroffenen und die Vertreter der Gemeinden Diepensee und Selchow verlangen die Übernahme der Vertragsmodalitäten der beiden Umsiedlungsverträge in die abschließende Entscheidung, um die Umsiedlung von der Bindung an den Erfolg der Privatisierung zu lösen. Sollte die Privatisierung scheitern, kündigten einige Betroffene schon jetzt Schadensersatzansprüche wegen der bisher schon eingetretenen Nachteile an. Außerdem müsse sichergestellt sein, dass die Umsiedlung vor Beginn der Baumaßnahmen abgeschlossen ist.

Das Amt Schönefeld und die Gemeinde Waltersdorf verlangen die Einbeziehung der Ortsteile Kienberg, der Siedlung Hubertus und von besonders stark betroffenen Grundstücken am Bohnsdorfer Weg in die Umsiedlung und die rechtliche Gleichstellung mit Diepensee und Teilen von Selchow.

Die Gemeinde Blankenfelde fordert die Umsiedlung der gesamten Gemeinde, die Gemeinde Schulzendorf die Umsiedlung der Einwohner in der Schutzzone 2 (Siedlung Eichberg) nach Fluglärmgesetz, wenn das Vorhaben realisiert wird.

Die Gemeinde Blankenfelde hat darüber einen Beschluss des Gemeinderates herbeigeführt und der Anhörungsbehörde vorgelegt. Darüber hinaus werden zahlreiche weitere Umsiedlungsverlangen von Einzelpersonen vorgebracht.

Die TdV sehen die Notwendigkeit der Einbeziehung der Umsiedlung in das Planfeststellungsverfahren nicht. Sie gehen davon aus, dass es zur Privatisierung des Flughafens kommt. Sollte sie dennoch scheitern, müssten die Gesellschafter entscheiden, ob sie die Vorbehaltsklausel aus den Verträgen streichen, modifizieren oder einen anderen Weg mit den Gemeinden finden. Weitere Umsiedlungsverträge sollen nicht geschlossen werden. Ob weitere Grundstücke von den TdV übernommen werden, sei im Einzelfall zu entscheiden. Die erwarteten Auswirkungen des Vorhabens auf die Gemeinden Blankenfelde, Schulzendorf u.a. gäben keinen Anlass zur Umsiedlung.

Nach Auffassung der Anhörungsbehörde hängt die Einbeziehung der Belange der Gemeinden Diepensee und Selchow sowie der von der Umsiedlung Betroffenen von der weiteren Entwicklung der Privatisierungsbemühungen der TdV ab. Sollte die Privatisierung scheitern, es zu keiner Anpassung der Verträge kommen und sich die Planfeststellungsbehörde für die Zulassung des Vorhabens entscheiden, müssen die berechtigten Belange der Gemeinden Diepensee und Selchow sowie deren Bewohner in der Entscheidung angemessen berücksichtigt werden.

Eine Verpflichtung der Td V zum A bschluss weiterer Umsiedlungsverträge kann im Verfahren nicht ausgesprochen werden. Darüber hinaus ist die Belastung der anderen Gemeinden (z.B. von Blankenfelde) mit der von Diepensee und den zur Umsiedlung vorgesehenen Teile von Selchow nicht vergleichbar.

2. Grundstückinanspruchnahme

2.1 Vollerwerb

Einige der Grundstückseigentümer lehnen die Inanspruchnahme ihres Grundstücks für das Vorhaben rundweg ab. Vielfach wird eine Entschädigung gefordert. Dabei soll der Verkehrswert maßgeblich sein, der sich vor Bekanntwerden der Planungsabsicht der TdV im Jahr 1996 eingestellt hatte. Die Höhe der Entschädigung soll im Planfeststellungsbeschluss festgeschrieben werden.

Andere Einwender bestehen auf der Bereitstellung von Ersatzland, teilweise einschließlich der Baulichkeiten, wie sie auf den inanspruchzunehmenden Grundstücken stehen.

Die TdV führen aus, dass sie mit den betroffenen Eigentümern Verhandlungen über freihändigen Erwerb aufnehmen möchten. Die Einleitung von Enteignungsverfahren sei nur für den Fall vorgesehen, dass es dabei zu keiner Einigung kommt. Die Enteignungsbehörde müsse dann über die Höhe des Verkehrswertes entscheiden. Für die Bestimmung des Verkehrswertes sei der Qualitätsstichtag 31 .12.1996 zugrunde zulegen. Eine Verpflichtung zur Beschaffung von Ersatzland oder einer Ersatzwohnung bestehe nicht.

Der zwangsweise Zugriff auf fremde Flächen im Wege der Enteignung ist nach Art. 14 Abs. 3 GG, § 28 LuftVG i. V. m. mit den jeweils einschlägigen Enteignungsgesetzen der Länder unter den dort genannten Voraussetzungen grundsätzlich zulässig. Es sind mit Ausnahme von Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen keine Einwendungen in substanziierter Form vorgetragen worden, die einen Verzicht auf die Inanspruchnahme einzelner Grundstücke bei unterstellter genereller Rechtfertigung des Gesamtvorhabens nahe legen. Die Form und die Höhe der Enteignungsentschädigung richten sich nach den Enteignungsgesetzen der Länder (§ 28 Abs. 3 LuftVG). Dies gilt auch für die Bereitstellung von Ersatzflächen, die nach Aussage der TdV für einzelne landwirtschaftliche Betriebe in vertraglicher Form angestrebt wird (siehe dazu unter XV. Sachthema Besondere Betroffenheit von landwirtschaftlichen Betrieben, Gewerbebetrieben, sonstigen Unternehmen, Freiberuflern etc.).

2.2 Teilerwerb

Es wird eingewandt, dass die Inanspruchnahme des Grundstücks abzulehnen sei, weil die verbleibenden Restflächen (landwirtschaftlich) nicht verwertbar und die Erschließung nicht gesichert seien. Außerdem verlören die verbleibenden Grundstücksteile an Wert, weil sie keine zusammenhängende Einheit mehr bilden.

Die TdV bieten an, bei echten und unvermeidlichen Splitterflächen, die nicht mehr sinnvoll genutzt werden können, Ersatzland zur Verfügung zu stellen, Entschädigung zu leisten oder die Gesamtfläche zu übernehmen. Dazu erfolge noch eine Prüfung des Einzelfalls. Für die Bestimmung des Verkehrswertes werden alle wertbestimmenden Faktoren berücksichtigt.

Sollte es zu keiner Einigung zwischen den Betroffenen und den TdV kommen, regelt sich der Anspruch auf Übernahme der Restgrundstücke nach dem Enteignungsrecht. Die Einbeziehung von Restgrundstücken ist auf Antrag des Eigentümers grundsätzlich möglich (§ 7 Abs. 3 Enteignungsgesetz Brandenburg).

2.3 Vorübergehende Inanspruchnahme

Die Eigentümer von zur vorübergehenden Inanspruchnahme vorgesehenen Grundstücken verlangen die Anordnung von Beweissicherungsmaßnahmen, z.B. wegen befürchteter Kontaminationen, Bodenverdichtungen u.ä. sowie die Entschädigung finanzieller Nachteile.

Die TdV sehen die Notwendigkeit einer Dokumentation der Grundstücksbeschaffenheit nur, wenn mögliche Schäden durch die Baumaßnahmen von anderen Schadensverursachern abgegrenzt werden müssen. Sollten Schäden durch die TdV verursacht werden, werden sie diese ersetzten.

Die Anhörungsbehörde empfiehlt die Anordnung von Beweissicherungsmaßnahmen, wenn Abgrenzungsschwierigkeiten hinsichtlich der Verursachung/Verursachungsanteile nicht von vornherein ausgeschlossen sind. Zum Schutz der Eigentümer empfiehlt sich darüber hinaus die Verpflichtung der TdV, die Grundstücke nach Abschluss der notwendigen Baumaßnahmen wieder in den Zustand zu versetzen, den sie zum Zeitpunkt ihrer Inanspruchnahme hatten. Die Verpflichtung zum Schadensersatz ist außerhalb des Fachplanungsrechts geregelt.

2.4 Dauerhaft zu belastende Flächen (Nutzungsbeschränkungen)

Vereinzelt wird vorgetragen, das Art und Umfang der Auswirkungen von Umverlegungen der Versorgungsleitungen nicht feststünden. Jedenfalls sei dafür eine Entschädigung zu leisten.

Die TdV weisen darauf hin, dass die Beeinträchtigungen im Zuge der Verlegung von Hochspannungsleitungen fast ausschließlich Aufwuchsbeschränkungen betreffen und die dadurch hervorgerufene Nutzungsbeschränkung vergütet wird.

Auch in diesem Punkt ist auf die Regelungen des Enteignungsrechtes zu verweisen, wenn keine vertragliche Vereinbarung zwischen den TdV und den Grundstücksberechtigten zustande kommt.

2.5 Bauschutzbereich/Baubeschränkungen

Einige Einwender wenden sich gegen Baubeschränkungen innerhalb des Bauschutzbereiches, auch wenn die Bauleitplanung diese Flächen als Bauland ausweisen.

Nach Auffassung der TdV hat der künftige Bauschutzbereich keine negativen Auswirkungen auf B-Pläne. Vermögensnachteile durch Baubeschränkungen seien nach § 19 LuftVG zu entschädigen.

Die Untersagung von konkreten Baumaßnahmen geht allenfalls mittelbar über die - nunmehr teilweise aufgehobenen - Landesentwicklungspläne auf das Vorhaben zurück. Ob diese Untersagungen rechtmäßig erfolgt sind, muss ggf. verwaltungsgerichtlich verfolgt werden. Eine Entscheidung darüber kann nicht im Planfeststellungsverfahren erfolgen. Gleichwohl sind die mit dem Vorhaben verbundenen Einschränkungen der Planungstätigkeit der Umlandgemeinden und deren Auswirkungen auf die Bauvorhaben Dritter als abwägungserheblicher Belang in die abschließende Entscheidung einzustellen.

2.6 Veränderungssperre

Einige Einwender beklagen sich über die Veränderungssperre im Zuge des Verfahrens und daraufhin versagten Baugenehmigungen.

Die TdV weisen insoweit auf die Gesetzeslage (§ 8a LuftVG) hin.

Gemäß § 8 a LuftVG gilt die Veränderungssperre ab dem Zeitpunkt der Planauslegung. Sie ist nach dem Willen des Gesetzgebers entschädigungslos bis zu einer Dauer von vier Jahren hinzunehmen (§ 8a Abs. 2 LuftVG).

3. Wertverlust

Eine sehr große Anzahl von Einwendern und Betroffenen wendet ein, dass ihre Immobilien im Umkreis des geplanten Flughafens aufgrund

- der Projektwirkung insgesamt
- der nachbarschaftlichen Auswirkungen des Vorhabens, zum Beispiel

  -- die Lärmimmissionen,
  -- die Schadstoffimmissionen,
  -- die baurechtlichen Beschränkungen,
  -- die Unfallgefahr,
  -- die eingeschränkten Erholungsfunktion des Umfeldes,
  -- der Veränderung des sozialen Umfeldes (Verslumung)

stark an Wert verloren hätten. Insbesondere nach der Entscheidung der Gesellschafter des TdV (Flughafen), für den Standort Schönefeld als Single-Flughafen die Planfeststellung zu beantragen, hätte sich dieser Verfall bemerkbar gemacht. Der Rückgang der Immobilienpreise liege deutlich über dem seit etwa Mitte der neunziger Jahre merklichen allgemeinen Rückgang der Immobilienpreise in der Region.

Teilweise seien die Grundstücke unverkäuflich. Der gesamte vorhabensbedingte Rückgang der Immobilienpreise wurde mit unterschiedlichen Summen bis 20 Mrd. DM eingeschätzt. Einige Einwender bezifferten den an ihrem Grundstück eingetretenen Schaden, ein Einwender aus ..... nannte mit etwa 500.000,00 DM die höchste Summe.

Viele der Einwender fordern eine Entschädigung der eingetretenen Verluste im Zuge des Verfahrens bzw. die Übernahme des Grundstücks durch die Vorhabenträger zum Verkehrswert, wie er vor dem sog. Konsensbeschluss vom 28.051996 sich ergeben hätte. Von einzelnen Einwendern wurde auch vorgetragen, dass die Bodenrichtwerte ein falsches Bild ergäben, weil die erzielbaren Preise einen Verkauf nicht zuließen. Daher sei die geringe Zahl der Verkaufsfälle in einigen Gemeinden zu erklären.

Besonders schwierig sei die Situation für diejenigen, die im Vertrauen auf das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens BBI aus dem Jahr 1994, in dem der Standort Schönefeld als ungeeignet beurteilt wurde, aber noch vor dem o. g. Konsensbeschluss vom 28.051996 ihr Grundstück erworben hätten und für diejenigen, die z.B. wegen eines beruflich bedingten Ortswechsels ihre Immobilie verkaufen müssen. Oftmals reichten die erzielbaren Verkaufserlöse wegen des Vorhabens nicht zur Ablösung der Darlehen zur Baufinanzierung. Der Erwerb oder Bau eines Eigenheims am neuen Wohnort sei für einige Betroffene deshalb nicht möglich.

Nach Ansicht der TdV ist der Rückgang der Verkehrswerte für Immobilien in erster Linie der allgemeinen Entwicklung des Immobilienmarktes geschuldet, jedenfalls ein merklicher negativer Einfluss des Vorhabens nicht nachweisbar. Im Übrigen wird dazu auf das Instrumentarium des Fachplanungsrechts verwiesen. Danach werden u.a. Nachteile durch die Errichtung und Unterhaltung geeigneter Anlagen und Schutzvorkehrungen nach § 9 Abs. 2 LuftVG, 74 Abs. 2 Satz 2 ausgeglichen. Eine Entschädigung komme danach erst in Betracht, wenn Schutzvorkehrungen auf dem beeinträchtigten Grundstück keine wirksame Abhilfe versprechen oder unverhältnismäßige Aufwendungen erfordern. Ein Anspruch auf Entschädigungsleistungen nach § 9 Abs. 2 LuftVG i. V. m. § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG Bbg bestehe nur bei nicht durch technisch-reale Maßnahmen abwendbaren fluglärmbedingten Nachteilen, soweit diese die Grenze des Zumutbaren überschreiten. Ein Entschädigungsanspruch setze voraus, dass die vorgegebene Grundstückssitutation nachhaltig verändert und dadurch das Eigentum schwer und unerträglich getroffen wird.

Eine Entschädigung für die eingeschränkte Nutzungsmöglichkeit des Außenwohnbereichs bei Erreichen des kritischen Wertes (s. Thema Lärmimmissionen) diene dem Ausgleich der Beeinträchtigung der Erholungsfunktion, soweit sie als wertbildender Faktor für das jeweilige Grundstück anzuerkennen sei.

Weitere Entschädigungsansprüche gebe es nicht, insbesondere nicht solche, die Beeinträchtigungen

- des Wohnumfeldes,
- durch Änderung des Grundwasserstandes oder
- durch Erhöhung der Havariegefahren

usw. betreffen. Sie weisen auch auf die Sozialbindung des Eigentums hin, die den Eigentümern auferlege, zumutbare Beeinträchtigungen hinzunehmen.

Die Anhörungsbehörde hat die TdV im Zuge des Verfahrens aufgefordert, eine gutachterliche Stellungnahme zu folgenden Fragen einzureichen:

1. Wie verlief die Kaufpreis- bzw. Wertentwicklung für bebaute und unbebaute Grundstücke im Innen- und Außenbereich (gern. §§ 34 und 35 BauGB) im Bereich des Flughafens Schönefeld seit 1990?

2 Welche Auswirkungen hatte die Entscheidung der Flughafengesellschaft, den Flughafen Schönefeld als internationalen Flughafen Berlin-Brandenburg zu betreiben, auf die Kaufpreis- bzw. Wertentwicklung für bebaute und unbebaute Grundstücke im Innen- und Außenbereich (gemäß §§ 34 und 35 BauGB)? Betrachtet werden sollen auch die Jahre 1994 und 1996, in die der Abschluss des Raumordnungsverfahrens BBI bzw. der Konsensbeschluss fielen.

3 Prognose bezüglich der zu erwartenden Kaufpreis- und Wertentwicklung für bebaute und unbebaute Grundstücke im Innen- und Außenbereich (gemäß §§ 34 und 35 BauGB) für den Fall der Realisierung des ,,Vorhabens Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld“, insbesondere zu der Frage, ob mit einer Kompensation eines ggf. bestehenden Kaufpreis- bzw. Wertverlustes bei einem Betrieb des Flughafens Schönefeld als internationaler Flughafen zu rechnen ist.

Die daraufhin von den TdV vorgelegte gutachterliche Stellungnahme des Instituts für Bodenmanagement – IboMa – Prof. Dr. jur. Hartmut Dietrich, Dr. Ing. Egbert Dransfeld – vom 30.08.2001 wurde rechtzeitig zur Erörterung dieses Themas in das Anhörungsverfahren eingeführt und war Gegenstand zahlreicher Redebeiträge. Ziel der Anhörungsbehörde war es dabei vor allem, den Belang Werterhalt von Grundstücken aufzuklären.

Die Stellungnahme geht in Auswertung der Grundstücksmarktberichte der verschiedenen Gutachterausschüsse in Berlin und Brandenburg sowie weiterer Gutachten, Berichte und Umfragen von Sachverständigen auf die aufgeworfenen Fragen ein, wobei wegen der kurzen Bearbeitungszeit nur vorläufige Aussagen getätigt werden.

Sie kommt zu folgenden Feststellungen:

Im engeren Verflechtungsraum Berlin/Brandenburg (sog. ,,Speckgürtel“) sinken die Bodenpreise im Trend seit 1994, wenngleich mit geringen Preisschwankungen, währenddessen der Bodenmarkt im ländlich bestimmten Brandenburg seit 1996 stabil sei.

Die Untersuchung von 43 Gemeinden im Umfeld des Flughafens brachte zutage, dass bei 10 Gemeinden/Ortsteilen in Brandenburg eine Sonderentwicklung

nicht auszuschließen

- Woltersdorf

vorstellbar

- Rotberg
- Schönefeld
- Blankenfelde

möglich

- Kiekebusch
- Schulzendorf
- Waßmannsdorf
- Diedersdorf
- Mahlow

wahrscheinlich

- Dahlewitz

sei. Für die Gemeinden Erkner, Waltersdorf, Zeuthen und Groß Kienitz haben die Gutachter die zunächst als möglich festgestellte Sonderentwicklung aufgrund der Untersuchung des Teilmarkts Wohnparks relativiert. Darüber hinaus stünde für Diepensee und Selchow eine Sonderentwicklung wegen ihrer Eigenschaft als Umsiedlungsgemeinden fest. Für vier Gemeinden sei keine Aussage möglich. Sonderentwicklung meint einen gegenüber dem Trend vergleichbarer Gemeinden im Umfeld des Flughafens überproportionaler Rückgang der Kaufpreise.

Für Berlin kommen die Gutachter zu der Einschätzung, dass vorhabensbedingte Beeinträchtigungen der Bodenwerte in

- Bohnsdorf, vornehmlich Bohnsdorf/Süd,
- Müggelheim,
- Karolinenhof/Schmöckwitz sowie

möglich, n

- Lichtenrade

nicht auszuschließen sind. Für Bohnsdorf/Nord und Lichtenrade/Süd sei diese Aussage weniger sicher als für die übrigen genannten Stadtteile. Allerdings hätten die Zeitpunkte 1994 – Ende des Raumordnungsverfahrens – und *28.05.1996* – Konsensbeschluss – die Bodenmarktentwicklung nicht deutlich beeinflusst.

Die Gutachter betonten auf Nachfrage während der Erörterung, dass die Sonderentwicklung möglicherweise auch auf andere Ursachen zurückgeführt werden könne. Auf weitere Nachfrage konnten solche andere Ursachen nicht angegeben werden.

Die maximale Abweichung der Immobilienpreise in den Gemeinden zur Preisentwicklung im engeren Verflechtungsraum, der als Vergleichsmaßstab herangezogen worden sei, betrage 30 – 40 %, z.B. sei in Mahlow ein Rückgang um bis zu 30 % ohne Berücksichtigung des allgemeinen Rückgangs der Preise für Wohnbauland vergleichbarer Grundstücke, der etwa 5 % beträgt zu verzeichnen. Für Wohnbauland in Karolinenhof und Müggelheim (beides Teile des berliner Bezirks Treptow-Köpenick) hat der Gutachter einen Rückgang der Preise um bis zu 44 % festgestellt, der allerdings einem generellen Rückgang der Preise für Wohnbauland in Köpenick von 23 % im Vergleichszeitraum (etwa seit Mitte der 90erJahre), der nicht auf das Vorhaben zurückgeführt werden könne, gegenüberzustellen sei. Die Entwicklung der Preise sei anhand einer Untersuchung der Preise für Wohnbauland erfolgt, die annäherungsweise auch auf bebaute Grundstücke übertragen werden könne. Auf Nachfrage eines Einwenders führte der Gutachter Dr. Dransfeld aus, dass aus seiner beruflichen Erfahrung eingeschätzt werden könne, dass der Preisrückgang um so höher ausfalle je hochwertiger das Objekt sei.

Prognosen über die zukünftige Entwicklung sind laut Gutachter nicht möglich. Sie verweisen auf die Entwicklung an anderen Flughafenstandorten. In München seien die Preise im Gebiet, das L_{eq3} 60 dB(A) und mehr ausgesetzt ist, gesunken. In Frankfurt am Main hätten die Preise nur kurzfristig nachgegeben, in Leipzig sei kein Zusammenhang festgestellt worden.

Da die festgestellte Sonderentwicklung sich weitgehend auf die vom Vorhaben am stärksten betroffenen Gemeinden konzentriert, erscheint es der Anhörungsbehörde naheliegend, dass diese Sonderentwicklung zumindest

teilweise auf das Vorhaben zurückzuführen ist. Es kann nicht zum Nachteil der Betroffenen davon ausgegangen werden, dass der unterschiedlich hohe, überproportionale Rückgang der Bodenpreise in den Gemeinden des Landes Brandenburg und Teilen der Berliner Bezirke Treptow-Köpenick und Tempelhof im flughafennahen Bereich auf andere Ursachen als den geplanten Flughafenausbau zurückzuführen sind, ohne dass Anhaltspunkte für solche Ursachen vorliegen. Völlig ungewiss ist, ob diese negative Entwicklung nach dem Ausbau kompensiert werden kann. Es ist eine unterschiedliche Entwicklung je nach Flughafennähe und Verkehrsanbindung sowie anderer Faktoren vorstellbar. Eine Gewerbeansiedlung oder Zuzug von Menschen, die ihren Arbeitsplatz am Flughafen oder in dessen Umfeld haben, ist beispielsweise für Berlin-Müggelheim wegen der großen Anfahrtstrecke (Umfahrung der Köpenicker Seen) eher unwahrscheinlich.

Die Entschädigung nach § 9 Abs. 2 LuftVG, § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG ist bislang auf die Kompensation der eingeschränkten Nutzbarkeit von Außenwohnbereichen und als Ersatzleistung für untunliche aktive und passive Schallschutzmaßnahmen konzentriert. Entscheidungen für Wertverluste im hier vorliegenden Umfang sind von den Gerichten soweit ersichtlich nicht anerkannt. Gleichwohl ist die zumindest naheliegende Sonderentwicklung der Immobilienpreise im Umfeld des Flughafens nach Auffassung der Anhörungsbehörde ein wichtiger Belang, der in die Abwägung einzustellen ist.

4. Erschließung von Grundstücken

Einige Einwender fordern die Sicherstellung der Grundstückserschließung und Anbindung an das vorhandene Straßen- und Schienennetz.

Die TdV verweisen dazu auf ihre Planung, in der die Wiederherstellung von Wegebeziehungen an unterbrochenen Straßen und Wegen ausreichend dargestellt sei, soweit die fehlende Erschließung oder Unterbrechung der Straßen- und Wegebeziehungen nicht auf außerhalb des Vorhabens liegende Gründe zurückzuführen sind. Dies gelte auch für Nutzer und Pächter.

Die Erschließung der Grundstücke und Wiederherstellung der unterbrochenen Straßen- und Wegebeziehungen obliegt fachplanungsrechtlich den TdV, wenn das Vorhaben dafür ursächlich ist. Die Anhörungsbehörde empfiehlt, die Erschließung der Grundstücke und Wiederherstellung der unterbrochenen Straßen- und Wegebeziehungen eigens anzuordnen, weil die Planunterlagen

aufgrund ihres Maßstabes nicht die Erschließung jedes Grundstücks zeichnerisch darstellen können.

5. Besondere Interessen von Mietern und Pächtern

Einwender befürchten den Verlust des Gebrauchswertes von gemieteten und gepachteten Immobilien. Sollte ein Umzug erforderlich sein, wird die Erstattung der Umzugskosten gefordert.

Nach den TdV können Umzugskosten nur dann erstattet werden, wenn ein Verbleib in der Wohnung/auf dem Pachtgrundstück unzumutbar ist. Dabei sind auch die Schallschutzmaßnahmen zu berücksichtigen.

Grundsätzlich wird ein Grundstück im Fachplanungsrecht durch den Eigentümer repräsentiert. Ansprüche von Mietern und Pächtern kommen von daher nur ausnahmsweise in Betracht. Jedenfalls geht ihr Schutzbedürfnis nach Meinung der Anhörungsbehörde nicht über das der Eigentümer hinaus, so dass ein Umzug auf Kosten der TdV nur dann in Frage käme, wenn auch den Eigentümern ein Verbleib in ihrer Wohnung nicht zugemutet werden kann. Außerdem können die Mieter und Pächter ihre vertraglichen Ansprüche und ihre Rechte aus dem Miet- und Pachtrecht gegenüber den Vermietern und Verpächtern geltend machen, z.B. eine Mietminderung.

6. Sonstige Grundstücksbetroffenheiten

6.1 Beweissicherung

Einwender befürchten negative Veränderungen an ihren Grundstücken und Gebäuden durch die Baumaßnahmen generell, in erster Linie aber durch die Veränderung des Grundwasserstandes, v. a. im Zuge der Grundwasserabsenkungen, und des Wasserstandes im Selchower Flutgraben sowie im Glasowbach. Vielfach werden deshalb Beweissicherungsmaßnahmen verlangt.

Die TdV betonen, dass das Projekt grundsätzlich nicht geeignet sei, Schäden an Bauwerken hervorzurufen und stellt die Anordnung von Beweissicherungsmaßnahmen im Übrigen in das Ermessen der verfahrensführenden Behörden.

Nach Auffassung der Anhörungsbehörde kann durch die in der Erörterung vorgestellten Grundwassermonitoring-Modelle zuverlässig die Veränderung der Grundwasserstände verfolgt werden. Gleichwohl sind erfahrungsgemäß Grundwasserstandsänderungen oftmals mit unvorhersehbaren Auswirkungen verbunden und die Feststellung der Verursacher/Verursacheranteile nur schwer möglich. Eine Beweissicherungsdokumentation der Grundstücke und Gebäude im Bereich der geplanten Grundwasserabsenkung und -anhebung sowie entlang der in die Planung eingezogenen Grabensysteme wird deshalb empfohlen. Eine Beweissicherung aller Gebäude in Vorhabensnähe ist weder angezeigt noch verhältnismäßig.

6.2 Eigenwasserversorgung

Einen gewichtigen Nachteil sehen einige Einwender auch in der Einschränkung der Eigenwasserversorgung z.B. vermehrte Kosten für die Trinkwasserversorgung.

Die TdV erklärten sich bereit, für vorhabensinduzierte wirtschaftliche Schäden in dieser Art im Nachweisfall einzustehen.

Die Anhörungsbehörde hat dieser Einlassung nichts hinzuzufügen.

6.3 Unterbringungskosten

Gefordert wird auch die Erstattung von Kosten der auswärtigen Unterbringung

während der Bauarbeiten insgesamt;
während des Einbaus der Schallschutzeinrichtungen am eigenen Haus/der Wohnung.

Nach Auffassung der TdV entbehrten solche Forderungen jeglicher Grundlage. Üblich sei, dass die Eigentümer während der Realisierung der Maßnahmen zum passiven Schallschutz, die in der Regel nur 1 bis 2 Tage dauerten, vor Ort sind.

Der Einlassung der TdV kann in dieser generellen Form nicht gefolgt werden. Wie sie selbst darstellen, kann zu den passiven Schallschutzmaßnahmen auch die Verbesserung der Schalldämmung der Gebäudeumfassungsteile (Wände, Dächer) gehören. Je nach Umfang der dafür erforderlichen Arbeiten sind durchaus Fälle denkbar, die einen Verbleib in der Wohnung während der Maßnahmen nicht zumutbar ist. In diesen Fällen sollte die Verpflichtung der TdV

zur Übernahme der Kosten der auswärtigen Unterbringung festgeschrieben werden.

Während der außerhalb der Wohnung Dritter stattfindenden Arbeiten ist eine auswärtige Unterbringung bei Beachtung der für Baumaßnahmen geltenden Normen, Richtlinien und Verwaltungsvorschriften generell nicht erforderlich. Ausnahmefälle, in denen dies z.B. aus Gesundheitsgründen nicht angezeigt ist, wurden nicht substanziiert vorgetragen.

6.4 Sonstige Nachteile

Im Zusammenhang mit der Nutzung von Grundstücken im Umfeld des Flughafens werden zahlreiche weitere Nachteile/Schäden aufgeführt, die auf das Vorhaben zurückgehen sollen, z.B.

> Mehrkosten wegen Verschmutzung eines Pools bzw. Errichtung einer Überdachung;
>
> Kosten für Insektenbekämpfung als Folge der Vergrämungsmaßnahmen der Vögel;
>
> Entschädigung für Verlust/Nichtgenießbarkeit von Pflanzen und Früchten.

Die TdV lehnen diese und alle weiteren geltend gemachten Forderungen zum Ausgleich von Nachteilen ab, insbesondere sei ausweislich der Ausführungen zu der erwarteten Emission an Luftschadstoffen und der bisher im An- und Abflugbereich durchgeführten Untersuchungen nicht mit einem Anstieg der Luftschadstoffe zu rechnen. Eine Vermehrung der Insektenpopulation werde gleichfalls nicht erwartet.

Die Anhörungsbehörde sieht keine hinreichende Wahrscheinlichkeit solcher Nachteile. Sollten sie wider Erwarten nach Fertigstellung des Vorhabens auftreten, sind Ansprüche gegenüber den Vorhabenträgern nicht ausgeschlossen.

7. Besondere grundstücksbezogene Betroffenheit Einzelner

Neben den o. g. Betroffenheiten der Eigentümer von Immobilien im Umfeld des Flughafens sind folgende besondere Betroffen heiten Einzelner in Einzelerörterungsterminen vorgetragen worden.

7.1 .....

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

.....
.....
.....
.....
.....
.....

.....
.....

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Aus Sicht der Anhörungsbehörde kommt eine Verpflichtung der TdV zur Übernahme des Grundstücks sowie eine Entschädigung (zum Verkehrswert) nur in Betracht, wenn die mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens die Enteignungsschwelle überschreiten.

Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts sind Dritte durch mittelbare Ein Wirkungen in enteignungsrechtlicher Weise dann betroffen, wenn ihr Eigentum nachteilig verändert sowie schwer und unerträglich beeinträchtigt wird (zitiert nach Jarass/Pieroth, GG, Rn. 23 zu Art. 14). Das Gebäude liegt in einem Bereich, in dem ein Dauerschallpegel von mehr als $L_{eg(3)}$ 65 dB(A) tags außen, aber deutlich weniger als $L_{eg(3)}$ 70 dB(A) außen erreicht wird. Damit liegt die Lärmbelastung unterhalb der von der Rechtsprechung judizierten Enteignungsschwelle.

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

.....
.....
.....
.....

7.2 ....

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Die TdV sehen keine besondere Betroffenheit des .....
die über das hinausgeht, was auch die übrigen Bewohner .....bei
Realisierung des Vorhabens trifft. Ausweislich der Prognose des Fluglärms
seien am Grundstück der ..... Dauerschallpegel von etwa L_{eg3} 60,3
dB(A) tags außen und L_{eg3} 53,9 dB(A) nachts außen zu erwarten.
Schallschutzmaßnahmen seien deshalb nicht angezeigt. Dies gelte auch bei
Berücksichtigung der Maximalpegel, die im Mittel bei L_{max} 71 dB(A) lägen. Im
Einzelnen seien 27 Überschreitungen von L_{max} 60 dB(A) nachts außen und 4,5
Überschreitungen von L_{max} 80 dB(A) tags außen zu erwarten.

Sie verweisen auch darauf, dass ..... im Bereich der
derzeitigen Start- und Landebahn Süd lägen.

Hinsichtlich des Rückgangs der Immobilienpreise verweisen die TdV auf die
allgemeine Entwicklung des Immobilienmarktes. Ein Nachweis, dass das
Vorhaben (teilweise) ursächlich dafür sei, könne nicht geführt werden.

Der Rückgang der Immobilienpreise liegt im Bereich dessen, was die Gutachter der TdV für ..... festgestellt haben. Es wird insgesamt auf die oben und Nr. 3 enthaltenen Ausführungen verwiesen. Eine daüber hinausgehende Betroffenheit ..... kann nicht festgestellt werden.

Die zu erwartenden Lärmimmissionen lassen ebenfalls keine über das allgemeine Maß hinausgehende Betroffenheit erkennen. ..... Es ist bei der Beurteilung der Situation ..... zu berücksichtigen, dass zwar die Häufigkeit der Überflüge und die Dauerschallbelastung zunehmen, die Maximalpegelwerte im Bereich ..... wegen des Einsatzes lärmärmerer Luftfahrzeuge ausweislich der Prognosen der TdV in der Spitze künftig zurückgehen werden. Zur Beurteilung der Lärmimmission wird auf die Ausführungen zum Thema V. verwiesen.

7.3 .....

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Die TdV sehen keine besondere Betroffenheit ..... Die erwartete Lärmbelastung läge mit L_{eg3} 60 dB(A) tags außen, weniger als eine Überschreitung von Maximalpegeln von L_{max} 75 dB(A) nachts außen unabhängig von der vorherrschenden Windrichtung, nicht in einem Bereich, in dem besondere Maßnahmen gefordert sind.

Der von den ..... vorgetragene Wertverlust ihres Grundstücks liegt am Rand dessen,, was die Gutachter der TdV für ..... festgestellt haben, nämlich bis zu 30 – 40 %. Die Situation der ..... unterscheidet sich nicht in rechtlich bedeutsamer Weise von der der übrigen Grundeigentümer in

..... *Es wird deshalb auf die obigen Ausführungen zum Wertverlust (Nr. 3) von Grundstücken verwiesen.*

.....
.....
.....
.....
.....
.....

XV. Besondere Betroffenheiten von landwirtschaftlichen Betrieben, Gewerbebetrieben, sonstigen Unternehmen, Freiberuflern etc.

Allgemeines

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurde seitens der Einwender und Betroffenen sowie der Träger öffentlicher Belange zum Thema besondere Betroffenheiten von Betrieben – Existenzgefährdungen und Eingriffe in den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb – Einwendungen erhoben bzw. Ausführungen gemacht.

Ergebnis der Anhörung

Zusammenfassend lässt sich aufgrund des derzeitigen Verfahrensstandes festhalten, dass von den landwirtschaftlichen Betrieben, deren Inhaber bzw. rechtliche Vertreter Einwendungen erhoben haben, vier durch den Flughafenausbau in ihrer Existenz bedroht werden und es bei weiteren zu teilweise deutlichen Beeinträchtigungen kommt. Die Belange der einzelnen Betriebe sind daher mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die Abwägungsentscheidung einzubeziehen. Zudem ist die Beeinträchtigung der Landwirtschaft im Plangebiet auch als öffentlicher Belang abwägungserheblich.

Hinsichtlich der Gewerbebetriebe, sonstigen Unternehmen und Freiberuflern etc. lässt sich zusammenfassend festhalten, dass es bei zahlreichen Betrieben zu teilweise deutlichen Beeinträchtigungen, insbesondere durch einen Rückgang ihrer Kundschaft und durch Beeinträchtigungen der Berufsausübung durch Immissionen, kommt. Inwieweit im Einzelnen eine Existenzgefährdung gegeben ist, kann gegenwärtig noch nicht festgestellt werden. Die Beeinträchtigungen der Gewerbebetriebe, sonstigen Unternehmen und Freiberufler sind als erheblicher Belang in die Abwägungsentscheidung der Planfeststellungsbehörde einzubeziehen.

Darstellung der Schwerpunkte im Einzelnen

Aus Sicht der Anhörungsbehörde ergeben sich zum Sachthema besondere Betroffenheiten von landwirtschaftlichen Betrieben, Gewerbebetrieben, sonstigen Unternehmen und Freiberuflern die nachfolgend aufgeführten Schwerpunkte:

1. Landwirtschaftliche Betriebe

Mehrere landwirtschaftliche Betriebe haben Einwendungen erhoben, mit denen sie eine Existenzgefährdung bzw. Existenzvernichtung durch das geplante Vorhaben geltend machen. Insbesondere die folgenden Betriebe sehen sich in ihrer Existenz bedroht:

1.1 Betrieb .....

Die ..... vertreten durch ihren Geschäftsführer . . . . . stellt den Sachverhalt folgendermaßen dar:

.....
.....
.....
.....
.....
.....

Von den 850 ha landwirtschaftlicher Nutzfläche sollen etwa 370 ha für den Ausbau des Flughafens abgegeben werden. Weitere 25 % der Flächen werden mittelbar in Anspruch genommen. Es sei noch unklar, wie diese Flächen später erreicht werden können (Zerstörung vorhandener Wegebeziehungen). Es verbleiben etwa 25 % der derzeit bewirtschafteten Fläche. Der Ausbau des Flughafens Schönefeld würde damit zur Existenzvernichtung dieses Betriebes führen.

Es bestehe grundsätzliche Übereinstimmung mit dem TdV (Flughafen), dass durch Bereitstellung von Ersatzland und Umsiedlung ..... der Betrieb erhalten werden soll. Problematisch sei in diesem Zusammenhang für die Betroffenen nur, dass keine schriftlichen Vereinbarungen vorliegen, die sicherstellen, dass die Ansprüche berücksichtigt werden.

..... soll für die 370 ha, die für den Flughafen in Anspruch genommen werden, ca. 250 ha Ersatzflächen erhalten.

Es wird gefordert, ein Planungsbüro zu beauftragen, das die Umsiedlung vorantreibt, weil die Voraussetzungen für die Landwirtschaft geschaffen werden müssen. Außerdem wird durch die geplante Grundwasserabsenkung eine Verödung des Bodens befürchtet. Die betreffenden landwirtschaftlichen Flächen könnten während der Grundwasserabsenkung nicht für die Landwirtschaft

genutzt werden. Es wird kritisiert, dass vor 1 ½ Jahren seitens des TdV (Flughafen) ein Gutachter beauftragt wurde, der (bis auf die Bestandsaufnahme) noch keine Ergebnisse vorgelegt habe.

Im Betrieb würden saisonbedingt ..... Arbeitskräfte beschäftigt. Die Bodenwerte lägen zwischen ..... Es seien ca. 730 ha Fläche Voraussetzung, um ..... wirtschaftlich zu betreiben.

Es müsse eine Festschreibung der möglichen Ersatzansprüche ..... nach dem Entschädigungsausgleichsleistungsgesetz (EALG) für die in Anspruch zu nehmenden Flächen, die nach dem Landwirtschafts-anpassungsgesetz für ostdeutsche landwirtschaftliche Unternehmen eine Subventionierung im Erwerbsfall vorsehe, erfolgen.

Der TdV (Flughafen) erklärte in der Erörterung, dass im Betriebsgutachten des landwirtschaftlichen Sachverständigen der gesamte Betrieb und die Auswirkungen des Flughafenausbaus auf ihn untersucht würden. Ende September sei mit der Fertigstellung des Gutachtens zu rechnen. Das Gutachten werde auch die inzwischen erfolgreichen Bemühungen zur Ersatzlandbeschaffung berücksichtigen. Es sei davon auszugehen, dass die Pachtverträge über die neuen Flächen spätestens Anfang 2002 geschlossen werden können. Er erinnerte an den bereits verabredeten Beratungstermin. Im Hinblick auf die Umsiedlung ..... werde demnächst für den neuen Standort eine Bauvoranfrage eingereicht.

Auf Nachfrage führte er zur vertraglichen Gestaltung aus:

1. Ersatzpachtlandflächen
   Es werde ein Pachtvertrag zwischen ..... geschlossen.
   Ein weiterer Pachtvertrag über Flächen, die im Eigentum des Landes Berlin stehen und derzeit von ..... bewirtschaftet werden, würde zwischen ..... geschlossen.

   Der TdV (Flughafen) habe beide Verträge vermittelt und vorbereitet.

2. .....
   .....
   .....Der TdV müsse gemeinsam mit .....

dafür sorgen, dass die Planung für den neuen Standort durchgeführt werde. ..... solle alle erforderlichen Arbeiten beauftragen und durchführen lassen (Bauvoranfrage, Bauantrag und Baumaßnahmen), während der TdV für die dadurch entstehenden Kosten aufkommen werde.

Verbunden damit sei der Erwerb des Hofgrundstücks und der umliegenden Flächen ..... - voraussichtlich bis Frühjahr 2002. Dieser Vertrag könne erst beurkundet werden, wenn die erforderliche Zustimmung der Aufsichtsräte vorliege.

Die Flächen, für die zu schließenden Pachtverträge sollten den tatsächlichen Flächenverlust weitgehend ersetzen. Die mittelbare Betroffenheit stehe derzeit noch nicht fest. Weiterhin wurde vorgeschlagen, für die geplante Umsiedlung des Betriebes gemeinsam ein Planungsbüro auszusuchen. Die Kosten für die Umsiedlung wolle der TdV (Flughafen) übernehmen. Es sei davon auszugehen, dass bei Abschluss eines Pachtvertrages ..... innerhalb eines Jahres nach Abschluss des neuen Vertrages der Anspruch auf Erwerb nach dem EALG gestellt werden könne und die BVVG diesem Antrag entsprechen würde. Ansonsten bestünde insoweit ein Entschädigungsanspruch.

Falls die Grundwasserabsenkung zu Schäden bei der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung führe, sei das durch finanzielle Maßnahmen auszugleichen.

Aufgrund der umfangreichen Flächeninanspruchnahmen (rund 43, 53 %) ist hier von einer Existenzgefährdung des Betriebes auszugehen.

Art. 14 Grundgesetz (GG) schützt das Recht am Eigentum. Eigentum ist jede vermögenswerte Rechtsposition des Einzelnen. Das Grundrecht auf Eigentum umfasst neben dem Schutz vor Enteignung als finalen Zugriff des Staates aus Art. 14 Abs. 3 GG auch den Schutz gegen mittelbare Eingriffe - auch in den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb - aus Art. 14 Abs. 1 GG.

Da die Planfeststellung keinen finalen Eingriff (in Form einer Enteignung) auf den jeweiligen Betrieb mit sich bringt, ist der Anwendungsbereich des Art. 14 Abs. 3 GG nicht eröffnet Vielmehr fällt die Beeinträchtigung der Betriebsausübung unter den Anwendungsbereich des Art. 14 Abs. 1 GG. Vorliegend ist ein Eingriff in den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb gegeben. Dieser ergibt sich schon aus den geplanten erheblichen

Flächeninanspruchnahmen, wobei es für den Schutz des eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs aus Art. 14 GG nicht darauf ankommt, ob es sich dabei um Eigentum oder Pachtland handelt, das für den Betrieb bewirtschaftet wird (BVerwG vom 17.11.1995 5 S 334/95 in NVwZ-RR 1997, 85). Unter Beachtung der in Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG enthaltenen auch freiheitssichernden Substanzgarantie des Eigentums in der Hand des konkreten Eigentümers kann allein das Ausmaß, der Entziehung des als Grundlage eines Betriebes vorhandene Grund und Boden, darüber bestimmen, ob auch in die Existenzfähigkeit eines Betriebes eingegriffen wird oder nicht (BVerwG 4 S 25/90 vom 31. IO. 1995 in NuR 1994, 209-311).

Zudem wird die Grundstücksinanspruchnahme zu einer Zerschneidung der Bewirtschaftungsflächen führen, was weitere Beeinträchtigungen des Betriebes mit sich bringt. Im Einzelnen sollte hierzu das noch ausstehende Sachverständigengutachten ausgewertet werden.

Nach dem Willen des TdV und ..... soll eine Existenzvernichtung durch eine einvernehmliche Lösung, die außerhalb des Planfeststellungsbeschlusses gesucht wird, abgewendet werden.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde wird empfohlen, im Zeitpunkt der Planfeststellung zu überprüfen, ob die Verträge tatsächlich abgeschlossen worden sind und keine weitergehenden Forderungen ..... bestehen.

Es bleibt zu prüfen, ob mit der Umsiedlung und Ersatzlandbeschaffung das Problem der Zuwegung zu den landwirtschaftlichen Nutzflächen gelöst ist oder ob noch weiterhin eine Zerschneidung von Versorgungswegen besteht. Ggf ist über die Anlegung von Wirtschaftswegen zur Erreichung der Nutzflächen oder falls dies untunlich ist, über eine Entschädigung der Mehraufwendungen zu entscheiden.

Bezüglich der Frage der Grundwasserabsenkung wird empfohlen, durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass keine Beeinträchtigungen entstehen. Im Wege des Grundwassermonitorings müsste eine Überprüfung der aktuellen Gegebenheiten erfolgen. Sollte es gleichwohl zu der von .... befürchteten Grundwasserabsenkung kommen und diese nicht unerhebliche Auswirkungen auf den Betrieb haben, so wäre eine Entschädigung gern. § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG in Betracht zu ziehen.

1.2 .....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

1.2.1 .....

.... besteht aus .... und nutzt für die von ihr betriebene Landwirtschaft ca. 23.000 ha Land, davon rd. 14.000 ha Acker- und Grünlandflächen. Eigentümer der vom Vorhaben direkt betroffenen Flächen ist ..... . Der Schwerpunkt der Bewirtschaftung liegt in der Milchwirtschaft und der zur Versorgung der Rinder (teilweise Milchkühe) notwendigen Futterproduktion.

Besondere Beeinträchtigung erfahre ..... durch das Vorhaben. .... Der Betrieb werde durch den Flughafen in zwei Teile getrennt: .... Durch das Vorhaben werde die Verbindung .... durch die zweite Start- und Landebahn unterbrochen, so dass ein zusätzlicher Umweg von 10 km entstehe, denn die künftig als Kraftfahrzeugstraßen ausgewiesenen Straßen (B 96 alt, B 96, L 75, L 76) könnten von den langsam fahrenden

Landwirtschaftsfahrzeugen nicht genutzt werden. ..... beschäftige zur Zeit ..... Mitarbeiter und habe wegen .... Der unmittelbare Verlust von Flächen durch die Flughafenplanung und die zusätzliche Zerschneidung der Betriebsflächen stelle einen schwerwiegenden Eingriff in den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb dar, welcher auszugleichen sei.

..... hat detaillierte Aufstellungen für eine Betriebsumstrukturierung vorgelegt, die ihrer Ansicht nach erforderlich wären.

1.2.2 .....

Für das Vorhaben sollen ca. ..... m² Fläche des Landes Berlin erworben und ca. ..... m² dauernd beschränkt werden. Lt. ihrer Stellungnahme hat die ..... gegen die Baumaßnahme als solche und die erforderlich werdenden Flächenveräußerungen durch das Land Berlin keine Bedenken. Für das Planfeststellungsverfahren fordert das Land Berlin für die zu übereignenden Flächen mindestens einen Ausgleich in Höhe des Verkehrswertes. Bei den Grunderwerbsverhandlungen seien dann die Einzelheiten der Übertragung der Grundstücke zu klären. In der Erörterung äußerte ..... Befürchtungen bezüglich vorübergehender Ertragsausfälle auf Grund der Grundwasserabsenkung. Zudem müsse eine Verbindung von Klein Ziethen nach Selchow geschaffen werden. ..... solle nicht geschlossen werden.

Der TdV (Flughafen) erklärte, dass ein Verbindungsweg von 3 m geschaffen werde. Die Forderung nach einem 4 m breiten Wirtschaftsweg wurde zur Kenntnis genommen und weitere Absprachen hierzu zugesagt. Die Auswirkungen des Fluglärms auf . . . . . könnten vernachlässigt werden, auch in unmittelbarer Nähe des Flughafens Schipol – Amsterdam .... Bezüglich des Grundwassers werde davon ausgegangen, dass es nicht zu Auswirkungen auf die angesprochenen Bereiche kommen werde. Dies werde durch ein Grundwassermonitoring überwacht. Sollte es dennoch zu Auswirkungen kommen, werde ein entsprechender Ausgleich zur Verfügung gestellt.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde wird empfohlen, im Zeitpunkt der Planfeststellung zu überprüfen, ob die Verträge tatsächlich abgeschlossen wurden und keine weitergehenden Forderungen mehr bestehen.

Bei ..... bestehen zwischen ..... teilweise wechselseitige Beziehungen, die sich auf ..... insgesamt auswirken. So ist .... abhängig, weil .... eine zentrale Bedeutung. Daher ist für eine Bewertung der Beeinträchtigungen für diesen landwirtschaftlichen Betrieb eine Begutachtung durch einen Sachverständigen erforderlich. Seitens des TdV (Flughafen) wurde insoweit ein Sachverständigengutachten in Auftrag gegeben, das abzuwarten ist.

Auch die Frage der Erreichbarkeit der verschiedenen Nutzungsbereiche über entsprechende Wirtschaftswege muss abschließend geklärt sein. Der durch das Vorhaben entstehende Umweg zu ..... von 10 km ist wirtschaftlich betrachtet erheblich und liegt oberhalb der Zumutbarkeitsschwelle i. S. d. § 74 Abs. 2 VwVfG Bbg, da ..... . Dies ist ggf. durch angemessene Entschädigung in Geld gern. § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG Bbg auszugleichen.

Bezüglich der Frage der Grundwasserabsenkung wird empfohlen, durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass keine Beeinträchtigungen entstehen. Im Wege des Grundwassermonitorings müsste eine Überprüfung der aktuellen Gegebenheiten erfolgen. Sollte es gleichwohl zu der von . . . . befürchteten Grundwasserabsenkung kommen und diese nicht unerhebliche Auswirkungen auf den Betrieb haben, so wäre eine Entschädigung gern. § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG Bbg in Betracht zu ziehen.

1.3 ..... bewirtschaftet im Süden des Flug hafengeländes ca. 3.000 ha landwirtschaftliche Nutzfläche. ..... trägt insbesondere vor, dass die Betriebsfläche durch Flächenentzug und Nutzungseinschränkungen um ca. 15,95 ha vermindert werde. Durch die Versiegelung großer Flächen beim Bau der Start- und Landebahnen werde die Ableitung von Oberflächenwasser in den Zülowgraben stark verringert und dadurch ein Absinken der Grundwasserbestände im Großmachnower See bewirkt, wodurch die angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzflächen in der Ertragsfähigkeit und -Sicherheit stark betroffen seien.

Der TdV (Flughafen) führte hierzu aus, dass eine Absenkung der Grundwasserstände im Bereich des Großmachnower Sees nicht zu erwarten sei. Lediglich im Bereich des Flughafenlayouts seien aufgrund der Versiegelungsflächen und der Ableitung von Niederschlagswasser in die Vorfluter Grundwasserabsenkungen zu erwarten. Die landwirtschaftlichen Nutzflächen seien somit nicht betroffen. Weiterhin erklärte er in der Erörterung, dass der Flächenverlust ..... minimal sei und kein Antrag auf Bereitstellung von Ersatzland gestellt wurde.

Bezüglich der Flächeninanspruchnahme, die weniger als 0,5 % beträgt, ist eine Existenzgefährdung dieses Betriebes nicht zu befürchten. In der Rechtsprechung wurde für einen Betrieb mit einer Wirtschaftsfläche von 230 ha bei 4 % Flächeninanspruchnahme eine „Bagatellgrenze" angenommen. Erst mit Überschreitung der 4 %-Schwelle könne der Flächenverlust als erheblich bezeichnet werden, ohne dass damit jedoch bereits von einer Existenzgefährdung ausgegangen werden könne (VGH Mannheim 5 S 334/95 vom 17.11.1995 in NVwZ-RR 1997, 85). Die 4 %-Schwelle muss grundsätzlich auch bei Betrieben mit Wirtschaftsflächen von mehr als dem Urteil zugrunde liegenden 230 ha gelten, wobei sich im Einzelfall auch abweichende Beurteilungen ergeben könnten. Anhaltspunkte, die hier eine andere Beurteilung rechtfertigen könnten, sind von .... jedoch nicht vorgetragen worden.

Bezüglich der befürchteten Ertragseinbußen aufgrund der Grundwasserabsenkungen während der Bauphase ist Folgendes auszuführen: Der Groß Machnower See ist auf den Plänen Band E – IO – 6 bis 8 nicht dargestellt. Er liegt jedoch bei Groß Machnow, das südlich von Rangsdorf und nördlich des Zülowgrabens liegt. Für diesen Bereich ist auf den Plänen Band E - IO - 6 bis 8 keine Grundwasserbeeinträchtigung ausgewiesen. Es wird empfohlen, durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass keine Beeinträchtigungen entstehen. Im Wege des Grundwassermonitorings müsste eine Überprüfung der aktuellen Gegebenheiten erfolgen. Sollte es gleichwohl zu der von . . . .befürchteten Grundwasserabsenkung kommen und diese nicht unerhebliche Auswirkungen auf den Betrieb haben, so wäre eine Entschädigung gern. § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG Bbg in Betracht zu ziehen.

1.4 .....

.....
durch das Vorhaben seiner Existenzgrundlage entzogen zu werden. .....
.....

Von den von ihm bearbeiteten Flächen würden ihm . . . . . dauerhaft bzw. durch vorübergehende Inanspruchnahme entzogen. .....
.....
.....

Weiterhin werde sich die Dauerverlärmung negativ auf .....
..... auswirken. Bei einer Verlärmung des Geländes mit . . . . . .
..... sei eine Nutzung als Erholungsgebiet wie bisher nicht mehr möglich.
..... werde durch den Flughafen teilweise überbaut. .....
.....

Während der Bauphase werde es zu einer Grundwasserabsenkung kommen, die zu einer Austrocknung der Weideflächen und des Brunnens führen werde.

Er fordert eine sozialverträgliche Umsiedlung .....
..... .

Der TdV hat bezüglich der Auswirkungen der Grundwasserabsenkung während der Bauphase einerseits ausgeführt, dass es zu einer Austrocknung der Weiden nicht kommen werde. Andererseits ergänzte ein weiterer Gutachter des TdV, dass es, gestaffelt nach den Zeiträumen der Bauphasen, zu zusätzlichen Grundwasserabsenkungen kommen könne, u.a. nach 54 Monaten bis zu 4 m. Dies könne durchaus Konsequenzen für die Weiden und den Brunnen haben, da der Brunnen versiegen könne. In diesem Falle müsse eine Ersatzmaßnahme erfolgen, um die Wasserversorgung zu gewährleisten. Bei den Weiden werde es keine völlige Austrocknung geben.

Zur Auswirkung der Verlärmung .....
.....
.....
.....
.....

Im Übrigen führt der TdV aus, dass eine Einzelfallprüfung erforderlich sei, in der die Voraussetzungen für eine Entschädigung zu prüfen seien.

Die beim Amt für Flurneuordnung und ländliche Entwicklung Luckau . . . . gemeldete bewirtschaftete Fläche beträgt ..... Von dieser Zahl ausgehend beträgt die Flächeninanspruchnahme 7,93 %. Nach den Ausführungen des Amtes im Erörterungstermin könne ein 10 %iger Flächenverlust bei Haupterwerbsbetrieben schon zur Existenzgefährdung führen. Hier wird die 10% Marke nicht erreicht. Zwar ist nach Auskunft des Amtes für Flurneuordnung und ländliche Entwicklung Luckau nicht auszuschließen, dass weitere, als die dort gemeldeten Flächen zum Betrieb gehören, jedoch wurde im Rahmen des Anhörungsverfahrens diesbezüglich nichts vorgetragen. Die in der Rechtsprechung für nachvollziehbar gehaltene „Bagatellgrenze" von 4 % Flächenverlust, die jedoch nicht per se zu einer Existenzgefährdung führen müsse, ist zwar überschritten, jedoch reichen die vorgetragenen Inhalte für die Annahme einer Existenzgefährdung nicht aus.

Gleich wohl sind die dargestellten deutlichen Auswirkungen als abwägungserhebliche Belange in die Entscheidung der Planfeststellungs-behörde mit einzustellen.

Bezüglich .....
aufgrund des Lärms, kann sich . . . . . nicht auf den Schutz aus Art. 14 GG berufen, da nur das Erworbene geschützt wird und nicht Chancen und Gewinnerwartungen, die in der Zukunft liegen (s. auch unter 2.1).

Wegen der Auswirkungen des Lärms auf .... wird empfohlen, ein Gutachten zu der Frage einzuholen, inwieweit sich die durch den Flughafenausbau zu erwartende zusätzliche Lärmbelastung (denn bereits jetzt sind ..... Lärmeinwirkungen vom Flughafen Schönefeld vorhanden) auf ..... auswirken wird.

Bezüglich der Frage der Grundwasserabsenkung wird empfohlen, durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass keine Beeinträchtigungen entstehen Im Wege des Grundwassermonitorings müsste eine Überprüfung der aktuellen Gegebenheiten erfolgen. Sollte es gleichwohl zu der von .... befürchteten Grundwasserabsenkung kommen und diese nicht unerhebliche Auswirkungen auf den Betrieb haben, so wäre eine Entschädigung gern. § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG Bbg in Betracht zu ziehen.

1.5 .....

.....

Betriebsfläche von ..... Durch das Vorhaben werde ihr dauerhaft eine Fläche von ..... entzogen. Dadurch ergäben sich verheerende Einschnitte in die Produktions- und damit Ertrags- und Erlöslage ..... Sie macht Eingriffe in das seit fast 50 Jahren gewachsene Wirtschaftsgefüge geltend. Einerseits könne die Ausstattung mit Maschinen, Funktionsgebäuden, dem Betriebshof und der Arbeitskräfte nach der Flächeninanspruchnahme nicht mehr voll ausgelastet werden, wodurch sich ein Jahresverlust von . . . . . ergebe. Andererseits führe das grundsätzlich neu geplante Verkehrswegenetz zur Zerschneidung der durch sie bewirtschafteten landwirtschaftlichen Flächen. Die Zuwegung müsse durch entsprechende Zufahrten ebenso gesichert sein wie die bisher bestehenden Transportwege (entfernungsmäßig). Weiterhin befürchtet . . . . , dass der als Ausgleichsmaßnahme vorgesehene Anstau erheblicher Flächen im Naturschutzgebiet ,,Flutgrabenaue“ zu Nasswiesen dazu führe, dass Grünflächen, ... nicht mehr bewirtschaftbar seien.

Die in Anspruch genommene Fläche beträgt 7,29 % der gesamten Betriebsfläche. Nach den Ausführungen des Amtes für Flurneuordnung und ländliche Entwicklung Luckau könne ein 10 %iger Flächenverlust bei Haupterwerbsbetrieben schon zur Existenzgefährdung führen. Dieser Wert ist vorliegend nicht erreicht. Die in der Rechtsprechung für nachvollziehbar gehaltene „Bagatellgrenze“ von 4 % Flächenverlust, die jedoch nicht per se zu einer Existenzgefährdung führen müsse, ist jedoch überschritten. Allerdings wurde die in der Einwendung angedeutete Existenzgefährdung des Betriebes nicht ausreichend dargelegt. Auch aufgrund der Größe der verbleibenden bewirtschaftbaren Restfläche ist eine Existenzgefährdung durch den Flughafenausbau zweifelhaft. Nach dem derzeitigen Stand des Verfahrens wird davon ausgegangen, dass zwar keine Existenzgefährdung des Betriebes vorliegt, jedoch eine deutliche Beeinträchtigung, die in die Abwägung einzustellen ist.

1.6 .....

Zwei weitere landwirtschaftliche Betriebe, ... sehen sich durch das Vorhaben in ihrer Existenz bedroht. .... Nach den Ausführungen des Amtes für Flurneuordnung und ländliche Entwicklung Luckau in der Erörterung werden ..... mehr als 10,7 % ..... Fläche entzogen. Dies stelle eine Existenzgefährdung dar.

Der TdV (Flughafen) führte aus, dass es ihm unerklärlich sei, warum auf die von ihm gemachten Verhandlungsangebote nicht eingegangen sei. Er sei aber weiterhin gesprächsbereit.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde könnte bezüglich des Betriebes .... aufgrund der Flächeninanspruchnahme mit einer Existenzgefährdung zu rechnen sein, wenn tatsächlich ca. 10 % seiner Wirtschaftsfläche entzogen werden. Nach den Ausführungen des Amtes für Flurneuordnung und ländliche Entwicklung Luckau könne ein 10 %iger Flächenverlust bei Haupterwerbsbetrieben schon zur Existenzgefährdung führen. Hier muss jedoch noch die tatsächliche Größe der Wirtschaftsfläche ermittelt werden. Aus der Einwendung ist diese nicht ersichtlich.

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Die Futtergewinnung könne durch die geplante Anhebung des Grundwassers nicht mehr wie bisher erfolgen. Zudem müsse aufgrund des Flughafenausbaus und seiner Auswirkungen mit einem Rückgang .....
..... gerechnet werden. Zwar erfolge kein direkter Flächenentzug, jedoch werde ..... beschränkt. .....
.....

Im Rahmen der Erörterung erklärte der TdV (Flughafen), er könne allein aus der Befürchtung heraus, dass ..... werde, keinen direkten Anspruch herleiten. Jedoch müsse noch einmal geprüft werden, inwieweit die wirtschaftliche Nutzung der Wiesen zur Futtergewinnung durch die Änderung der Grundwasserhaltung reduziert werde.

Aufgrund .... hat der TdV (Flughafen) wie folgt Stellung genommen:

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
..... Die Rechtsprechung des BVerwG und der Bausenate der Oberverwaltungsgerichte forderten für das Vorliegen eines privilegierten landwirtschaftlichen Betriebes einen ,,dauernden, auf Wirtschaftlichkeit ausgerichteten und organisierten Einsatz von Kapital und Arbeitskraft in einem wirtschaftlich bedeutsamen Umfang“. Es werde eine Gewinnerzielung zumindest in einer Höhe vorausgesetzt, die auf Dauer die Bildung des notwendigen Eigenkapitals ermögliche.

.....
.....
.....
..... Die Eigenkapitalbildung sei erforderlich für die Finanzierung von Erweiterungsinvestitionen, um Preiserhöhungen aufzufangen sowie für die Bezahlung von Erneuerungen abgeschriebener Anlagen bzw. Maschinen.

Zudem gebe es keine Rechtsgrundlage dafür, das wirtschaftliche Betriebsergebnis in rechtlicher Hinsicht gegen Planungen auf anderen Grundstücken ..... abzusichern. Der eingerichtete und ausgeübte Gewerbebetrieb sei nicht wehrfähig gegenüber allgemeinen Entwicklungen und Planungen im Umgriff des Gewerbe-betriebes. Abgesehen davon fehle es an der Kausalität des beabsichtigten Ausbaus auf das Betriebsergebnis ..... .

Mittelbare Auswirkungen des Flughafenausbaus, die in rechtlich erheblicher Weise ..... beeinträchtigen könnten, seien nicht erkennbar. Die befürchteten Schadstoffbelastungen führten unter Berücksichtigung der Ergebnisse der in der Umgebung von Verkehrsflughäfen bereits durchgeführten Untersuchungen nicht zu relevanten Auswirkungen im Hinblick auf ..... .

Bezüglich ..... schließt sich die Anhörungsbehörde den seitens des TdV (Flughafen) zur Wirtschaftlichkeit des Betriebes gemachten Ausführungen an.

Nach der Rechtsprechung des BVerwG ist eine gegebene – langfristige – Existenzfähigkeit eines Betriebes danach zu beurteilen, ob er außer einem angemessenen Lebensunterhalt für den Betriebsleiter und seine Familie auch ausreichende Rücklagen für die Substanzerhaltung und für Neuanschaffungen erwirtschaften kann. Dagegen können die individuellen Bedürfnisse der einzelnen Landwirte und auch die Tatsache, dass ein Betrieb tatsächlich über längere Zeit besteht, nicht ausschlaggebend sein (BVerwG NuR 1994, 309-3 11, 4 C 25/90 vom 31.10.1990).

Aufgrund der Sachverhaltsermittlung in der Erörterung, bestehen erhebliche Zweifel daran, dass ..... die von der Rechtsprechung definierte langfristige Existenzfähigkeit aufweist. ..... der .....
.....
..... Selbst wenn insoweit keine Existenzgefährdung des Betriebes zu sehen ist, so wird er durch das Vorhaben doch deutlich beeinträchtigt, was in die Abwägungsentscheidung einzustellen ist.

Allein die Möglichkeit eines Rückganges ..... kann keine durch Art. 14 Abs. 1 GG geschützte Eigentumsgefährdung begründen. Insoweit wird auf die Ausführungen zu 2.1 verwiesen.

Es müsste zudem noch geklärt werden, ob die Möglichkeit besteht, dass . . . . durch die Grundwasserhaltung reduziert wird.

2. Sonstige Betriebe, Selbständige, freiberuflich Tätige

2.1 Kundenrückgang

Zahlreiche Einwender befürchten eine Beeinträchtigung oder sogar Gefährdung ihrer wirtschaftlichen Existenz durch einen Kundenrückgang infolge des geplanten Ausbaus des Flughafens Berlin-Schönefeld.

So wurde für die Baubranche beispielsweise von einem Bauplanungsbüro, einem Betrieb für Garten- und Landschaftsbau, einem Handelsvertreter für Baufinanzierung, einem Sanitärinstallateur sowie einem Fachhandel für Schwimmbecken und Schwimmbadbetrieb eingewendet, dass seit Bekanntgabe des Vorhabens in einigen Betrieben bereits weniger Bauanträge zu verzeichnen seien, von anderen Betrieben jedenfalls ein Auftragsrückgang befürchtet wird, da niemand mehr in der Flughafenregion bauen wolle. Eine Firma wendet ein, dass sie die Errichtung eines geplanten Musterhauses nicht mehr realisieren könne.

Mehrfach wurde auch auf die Auswirkungen der Entwicklung im Handwerk durch die Baubeschränkung bzw. die zurückgehende Bautätigkeit in der Region hingewiesen. Ein Bauplanungsbüro beklagt bereits jetzt zurück-gehende Umsätze.

Ein Unternehmer sieht die wirtschaftliche Entwicklung im Dienstleistungs-geschäft im Handwerk als gefährdet an, da beim Bau des Geschäftes 1996 mit der geplanten Wohnbebauung des ..... kalkuliert worden sei, die der Gemeinde wegen des geplanten Flughafenausbaus untersagt worden sei.

Im Bereich der Versorgung der Bevölkerung mit Verbrauchsgütern bzw. Dienstleistungen des täglichen Bedarfs wurde z.B. von einer Buchhandlung, einem Büro- und Schulbedarfsgeschäft, einem Fahrlehrer, einem Optiker, einem Sportfachhandel, einer Versicherungsagentur, einem Kreditinstitut, einer Gaststätte mit Freisitz, einem Friseur und Gärtnereien sowie einer Farb- und Einrichtungsberaterin eingewendet, dass infolge des Vorhabens ,,Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld“ ein Wegzug der Kundschaft befürchtet werde. Zum Teil wird insbesondere der Wegzug wirtschaftlich potenter junger Menschen, bzw. eine Verschlechterung der Kundenklientel nach Qualität und Quantität befürchtet. Die Inhaberin eines Kosmetiksalons fürchtet um die

Existenz ihres Geschäfts und fordert eine Entschädigung in Höhe von 1 Mio. DM.

Die ..... befürchtet finanzielle Einbußen aufgrund der Umsiedlung von Diepensee und Absiedlung von Teilen des Ortsteiles Groß Kienberg.

Namentlich im Bereich des Wassersports wird von einer Bootsstandsvermietung mit Gaststättenbetrieb, einem Bootsbauer mit Bootshaus sowie einem Hafen für 40 Sportboote ein Besucherschwund infolge Verlärmung befürchtet, da sich die Kunden andere Erholungs-möglichkeiten suchen würden.

Auch in anderen Betrieben, die Freizeitangebote vermarkten, wie z.B. Gitarrenunterricht und Tennisunterricht, wird befürchtet, dass durch die Lärm- und Schadstoffbelastung die Ausübung des Berufes gefährdet wird.

Ein Handwerksbetrieb, dessen hergestellte Arbeiten hauptsächlich der Freizeitgestaltung und dem Wassertourismus dienen, fürchtet um seine Existenzgrundlage, da die Entwicklungen in der Freizeit- und Tourismus-branche zerstört würden.

Betriebe, die insbesondere vom Tourismus existieren, z.B. Hotels und Pensionen, ein Seminar- und Tagungshaus, Vermieter von Ferienunterkünften sowie von ..... für Monteure, ein Weinladen, der auf die Sommergäste angewiesen sei, die Ortsteilzeitung ..... die von den Anzeigenerlösen in Verbindung mit der Tourismusbranche lebt und ein Satzstudio (Computersatz und Grafik), bei dem sich über 75 % des Jahresumsatzes aus Aufträgen aus dem Tourismusbereich um Erkner ergäben, fürchten ebenfalls um ihre Existenz. Das Gewerbe sei nicht mehr rentabel durchführbar. Die Anzeigenkunden der Ortsteilzeitung würden ausbleiben, wenn die Tourismusbranche vorhabensbedingt durch Ausbleiben der Touristen schrumpfe. Das Seminar- und Tagungshaus ..... würde von Gästen insbesondere besucht, da die Gäste die Möglichkeit hätten, Schulungen und Trainings im Freien abzuhalten.

Ein Landverpächter fürchtet, dass die Pachtverträge nicht verlängert werden, da sich die Pferdebesitzer im Falle des Flughafenausbaus neue, ruhigere Standorte suchen werden.

Wohnungsbaugesellschaften und Wohnungsverwaltungsgesellschaften befürchten einen Wohnungsleerstand aufgrund der Verkehrslärm-beeinträchtigungen, die mit dem Flughafen einhergehen. Der Wegfall an Nachfrage würde den Verkehrswert der Liegenschaften ins Bodenlose fallen lassen. Zudem wirke sich die Nähe des Flughafens negativ auf den Mietspiegel aus. Ggf. werden auch Mietminderungen befürchtet. Die Wirtschaftlichkeit der Unternehmen stehe dadurch in Frage.

..... haben im Rahmen der Erörterung vorgetragen, dass sie befürchten, dass die Mieteinnahmen aus 2 Wohnungen, ... durch eine faktische Unvermietbarkeit der Wohnungen infolge Lärms ausbleiben. Denn das Haus liege in der Einflugschneise der neuen südlichen Start- und Landebahn. Auch Lärmschutzfenster würden dieses Risiko nicht mindern, da der Reiz der Wohnungen in der Nutzung des Gartens und der grünen Umgebung läge.

..... stellte in der Erörterung dar, dass er seine Existenzgrundlage als Vermieter im ..... gefährdet sehe und forderte die Übernahme seines gesamten Anwesens oder einen Wertausgleich, der die Grundstücksbewertung entsprechend den Verhältnissen vor dem Konsensbeschluss beinhalten solle.

Massagepraxen sowie eine selbstständige Psychotherapeutin fürchten Verluste durch Patientenrückgang und fordern Entschädigung.

Die selbstständige Betreiberin eines Buchführungsbüros sieht ihre wirtschaftliche Existenz dadurch gefährdet, dass einkommens- und vermögensstarke Bewohner Müggelheims den Ort verlassen und in eine ruhigere Wohnumgebung ziehen würden. Die Bewohner ..... seien derzeit ihr Hauptkundenfeld.

Ein Kulturjournalist fürchtet einen Entzug seiner Existenzgrundlage dadurch, dass infolge der Verlärmung keine künstlerischen Veranstaltungen in der Region .... mehr stattfinden könnten.

Eine Kunstgalerie mit Konzertbetrieb und Schriftstellerlesungen befürchtet, dass die Berliner Gäste wegbleiben könnten, wenn die ruhige Atmosphäre des Umfeldes der Galerie nicht mehr vorhanden ist.

Eine Werbeagentur fürchtet, dass der Wachstumsraum Königs Wusterhausen von Berlin abgeschnitten und damit für Ansiedlungsfirmen unattraktiv werde. Damit sei die Grundlage der gerade gegründeten Werbeagentur in Gefahr.

Die Träger des Vorhabens haben zu der Befürchtung einer Beeinträchtigung von Betrieben bis hin zur Gefährdung von deren Existenz infolge eines Kundenrückgangs im Wesentlichen wie folgt Stellung genommen:

Von Art. 14 Abs. 1 S. 1 GG werde der Gewerbebetrieb in seiner Sach- und Rechtsgesamtheit, d. h., alles was den Betrieb zum Wirken in der Wirtschaft befähigt und seinen wirtschaftlichen Wert ausmache, geschützt. In den Schutzbereich falle nur der Betrieb in seinem konkret vorhandenen Bestand, zu dem Betriebsgrundstücke und -räume, Waren sowie Kundenstamm zählen. Nicht erfasst würden dagegen bloße Gewinnchancen oder Verdienstmöglichkeiten, Erweiterungsabsichten, bestehende Geschäftsbeziehungen, die Marktstellung, der Schutz vor Konkurrenten sowie Lagevorteile. Geschützt sei nur das Recht auf Fortsetzung des Betriebes im bisherigen Umfang nach den schon getroffenen betrieblichen Maßnahmen.

Ein Eingriff in den Gewerbebetrieb liege nur vor, wenn dieser nicht im gleichen Umfang und zum gleichen Zweck wie bisher genutzt werden könne. Dies sei der Fall, wenn die Nutzung oder die Verwertung des Rechts Beschränkungen unterworfen oder faktisch behindert werde. Das Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb gewährleiste nicht den Schutz des Erwerbs sondern ausschließlich den des Erworbenen. Kein Eingriff sei gegeben, wenn der Betrieb zum selben Zweck und im selben Umfang wie bisher genutzt werden könne.

Relevant sei nur, ob der konkrete Bestand des Betriebes durch Eingriffe beeinträchtigt werde, die das ungestörte Funktionieren beeinträchtigen, den Eigentümer also daran hindern, von dem Gewerbebetrieb den bestimmungsgemäßen Gebrauch zu machen.

Der Rückgang möglicher zukünftiger Kunden werde vom Schutzbereich des Art 14 Abs. 1 GG nicht erfasst. Auch zukünftige Verdienstmöglichkeiten seien nicht geschützt.

Sofern die Einwender hier geltend machen, in Zukunft weniger Kunden zu haben, sei dies unbeachtlich, da bloße Gewinnchancen nicht relevant seien.

Zu einzelnen Einwendungen äußerten sich die TdV darüber hinaus wie folgt:

Mit einem Rückgang des Kundenstammes aufgrund vorhabensbedingter Abwanderungen sei nicht in erheblichem Umfang zu rechnen, da die direkt Betroffenen Lärmschutzeinrichtungen erhalten würden.

Bezüglich der ..... sei nicht erkennbar, warum dem Betrieb Nachteile durch die Umsiedlung Diepensees entstehen sollen, da er seinen Sitz ebenfalls in Diepensee habe und somit auch umgesiedelt werde.

Bezüglich der befürchteten nachteiligen Entwicklung des Handwerks wegen der Nichtrealisierung der ..... wurde darauf hingewiesen, dass das Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb nicht den Schutz des Erwerbs, sondern ausschließlich den des Erworbenen gewährleiste. Die geplante Maßnahme ..... werde nicht durch die Planung des TdV, sondern auf Grund der Festsetzungen des LEP SF beeinträchtigt.

Es liege kein Eingriff in den Gewerbebetrieb vor, da dieser im gleichen Umfang und zum gleichen Zweck wie bisher genutzt werden könne. Der Flughafenausbau mache den Bau eines Musterhauses an dem geplanten Standort auch nicht unmöglich. Denn selbst wenn die Nachfrage direkt am Standort sinken würde, so könne das Haus doch seinen Hauptzweck erfüllen und als Wohnbeispiel – eben für andere Gebiete – dienen.

Insbesondere sei auch ein übermäßiger Wegzug junger Menschen nicht zu erwarten. Im Gegenteil hätten Erfahrungen mit anderen Flughäfen gezeigt, dass in großem Maßstab qualifizierte Fachkräfte mit ihren Familien zuziehen würden.

Mit einem befürchteten Rückgang des schon bestehenden Kundenstammes auf Grund der erwarteten Lärmbelästigung sei nicht in erheblichem Umfang zu rechnen, da die direkt Betroffenen Lärmschutzeinrichtungen erhielten. Die Beratungstätigkeit für Einrichtung und Farben werde somit im gleichen Umfang wie bisher ausgeübt werden können. Im Übrigen sei die Behauptung, die Siedlungstätigkeit werde zurückgehen, spekulativ. Vergleiche mit anderen Flughäfen zeigten vielmehr eine gegenteilige Entwicklung.

Hinsichtlich befürchteter Mietminderungen sieht der TdV in ..... keine Einflüsse, die eine Mietminderung rechtfertigen würden.

Bezüglich der .... wird ausgeführt, dass das Erreichen eines Wirtschaftsplanes – als bloße Zukunftsprognose – nicht in den Schutzbereich des Art. 14 GG falle. Darüber hinaus sei der Zusammenhang zwischen dem Vorhaben und den vorgetragenen Nachteilen nicht dargelegt und müsste erst nachgewiesen werden.

Auch die Behauptung, durch den Flughafenausbau würden die Entwicklungen in der Freizeit- und Tourismusbranche zerstört, sei eine bloße Vermutung. Hinsichtlich der Ferienwohnungen werde keine Beschränkung der Nutzung oder faktische Behinderung der Nutzung vorliegen, da die Ferienwohnungen zum selben Zweck und im selben Umfang wie bisher weiter genutzt werden könnten. Infolge von Lärmschutzmaßnahmen werde die erwartete zusätzliche Lärmbelastung auf die Nutzung keine Auswirkungen haben.

Ebenfalls sei nicht zu erwarten, dass in der Flughafenregion niemand mehr bauen werde, insbesondere da direkt betroffene Anwohner Lärmschutzeinrichtungen erhielten. Auch ein Leerstand von Wohnungen sei aufgrund der Lärmschutzmaßnahmen nicht zu erwarten. Die Möglichkeit des Absinkens des Verkehrswertes von Grundstücken sei rein hypothetisch; Vergleiche mit anderen Flughäfen würden zeigen, dass genau das Gegenteil der Fall sei, da Grundstücke in dieser Gegend einen Lagevorteil bieten würden. Im Übrigen zeigten Vergleiche mit anderen Flughafenregionen, dass ein starker Zuzug von Fachkräften und deren Familien zu erwarten sei.

Auch entbehre die Behauptung, in Blankenfelde würden keinerlei künstlerische Veranstaltungen mehr stattfinden können über die kultur-journalistisch berichtet werden könne, entbehre jeder Grundlage.

Hinsichtlich der Gaststätte mit Gartenbetrieb sei grundsätzlich davon auszugehen, dass der Garten im selben Umfang wie bisher genutzt werden könne. Darüber hinaus bleibe jedenfalls das Innere der Gaststätte aufgrund der ggf. durchzuführenden Schallschutzmaßnahmen im selben Umfang wie bisher nutzbar. Daher sei eine Vertreibung der Gäste nicht zu erwarten.

Es sei nicht zutreffend, dass Königs Wusterhausen von Berlin abgeschnitten und damit für Ansiedlungsfirmen unattraktiv werde.

Hinsichtlich des Tennislehrers wird seitens der Träger des Vorhabens keine Beeinträchtigung der Berufsausübung gesehen, da sich sämtliche Emissionen

in den vom Gesetz erlaubten Grenzen halten würden und somit keine schädlichen Umwelteinwirkungen zu erwarten seien, wie sich aus der Umweltverträglichkeitsprüfung ergäbe.

Unterstelle man trotz der vorstehenden Ausführungen vorhabensbedingt jedoch einen so erheblichen Rückgang der Geschäftstätigkeit, dass es einem Eingriff in die Substanz des Betriebes gleichkomme, so liege ein haftungsbegründender Eingriff vor, d. h., der Betroffene habe einen Anspruch auf Ausgleich des Vermögensverlustes. Er könne jedoch nicht verlangen, für alle Zukunft so gestellt zu werden, als wenn der Eingriff nicht vorgenommen worden wäre, denn die Ausgleichszahlung sei nicht darauf gerichtet, den Eingriff ungeschehen zu machen. Die Höhe der Entschädigung bemesse sich vielmehr ausschließlich nach der durch den Eingriff herbeigeführten Substanzwertänderung, d.h. nach dem, was der Vermögenssubstanz durch den Eingriff genommen werde. Daher sei nur auf den Substanzwert im Eingriffszeitpunkt, nicht auf eine hypothetische Vermögensentwicklung abzustellen.

Der Wert des Betriebes bzw. des gewerblich genutzten Grundstückes vor sowie dessen Wert nach Ausbau des Flughafens müssten somit von dem Betroffenen durch Offenlegung seiner Bilanzen und Bücher der letzten bzw. der Jahre nach Inbetriebnahme des ausgebauten Flughafens nachgewiesen werden. Eine bloß behauptete Beeinträchtigung des eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs sei für die Geltendmachung einer Entschädigung nicht ausreichend. Darüber hinaus müsse der Betroffene beweisen, dass die Umsatzrückgänge tatsächlich auf den geplanten Ausbau des Flughafens zurückzuführen seien.

Mangels Ortsangabe sei nicht erkennbar, ob die ..... wegen des Lärms tatsächlich beeinträchtigt ist. Entscheidend dafür dürfe sein, ob das Grundstück sich überhaupt in einer Lärmzone befinde und wenn ja, in welcher. Weiterhin sei es eine reine Vermutung, dass wegen des Flughafens weniger Touristen und weniger Monteure kommen würden. Insbesondere bei den Monteuren sei eher das Gegenteil zu erwarten.

Nach Ansicht der Anhörungsbehörde ist einer Beeinträchtigung der Betriebe durch einen möglichen Kundenrückgang in erster Linie dadurch zu begegnen, dass entsprechend den Ausführungen zum Thema Lärm (Thema V) den TdV gemäß § 74 Abs. 2 S. 1 VwVfG Bbg die Durchführung von Schallschutzmaßnahmen an den betreffenden Gebäuden auferlegt wird.

Dabei sollte berücksichtigt werden, dass einige der Betriebe, z .B. die Psycho therapiepraxis und die Unterrichtsstätte für den Gitarrenunterricht besonders lärmempfindlich sind. Hinsichtlich dieser Betriebe regt die Anhörungsbehörde daher an zu prüfen, ob über das regelmäßig anzusetzende Maß hinaus zusätzlicher Schallschutz erforderlich ist.

Ob eine von Art. 14 GG geschützte Existenzgefährdung hinsichtlich der Betriebe der Einwender gegeben ist, kann derzeit nicht beurteilt werden.

Art. 14 GG schützt als Eigentum auch das Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb. Geschützt wird dabei alles, was in seiner Gesamtheit den wirtschaftlichen Wert des konkreten Betriebes ausmacht. Die Erstreckung des Eigentumsschutzes des Gewerbebetriebes auf alles das, was in seiner Gesamtheit den wirtschaftlichen Wert des konkreten Gewerbebetriebes ausmacht führt jedoch nicht dazu, dass alle rechtlichen und faktischen Gegebenheiten von Art. 14 GG erfasst würden, die sich irgendwie wertsteigernd, wertbegründend oder werterhaltend auf den Gewerbebetrieb auswirken. Das Vertrauen des Unternehmens auf den Fortbestand von außen herange tragener, eher zufälliger Vorteile ist im allgemeinen rechtlich nicht schutzwürdig.

Das Unternehmerrisiko erstreckt sich auch auf situationsbedingte Marktdaten. Daher schützt Art. 14 GG den Gewerbebetrieb in seiner jeweiligen, von den normativen, politischen und ökonomischen Rahmenbedingungen und den Marktverhältnissen geprägten Situationsgebundenheit. Er gewährt aber keinen Schutz vor Veränderung der „äußeren" Gegebenheiten und situationsbedingten Erwerbschancen und – vorteilen.

Art. 14 GG schützt nicht die gewerbliche Tätigkeit als solche, ebenso nicht bloße Verdienstmöglichkeiten und in der Zukunft liegende Chancen (Maunz-Dürig, Grundgesetz, Art. 14, Rn 95 - 101).

Ebenfalls nicht geschützt werden die allgemeinen Gegebenheiten und Chancen, innerhalb derer der Unternehmer seine Tätigkeit entfaltet und die keinen Bezug zu dem einzelnen Gewerbebetrieb haben, auch wenn sie für das Unternehmen und seine Rentabilität von erheblicher Bedeutung sind (Jarass/Pieroth, GG, 3. Auflage, Art. 14, Rn 19). Bestehende Geschäftsbeziehungen, der erworbene Kundenstamm und die Marktstellung werden nicht geschützt (Jarass/Pieroth, GG, 3. Auflage, Art. 14, Rn 19 unter Hinweis auf BVerfGE 77, 84, 118).

Allein der Verlust eines erworbenen Kundenstamms führt danach nicht zu einem Eingriff in Art. 14 GG. Ein Anspruch auf Entschädigung für einen Rückgang der Kundschaft kommt daher nicht in Betracht.

Entschädigung nach Art. 14 GG kommt daher nur in Betracht, wenn der Betrieb in seiner Existenz bedroht ist. Ob das im Einzelnen der Fall ist, kann gegenwärtig nicht beurteilt werden, es muss vielmehr abgewartet werden, wie die Betriebe sich tatsächlich entwickeln. Es wird daher entsprechend den Ausführungen des TdV erforderlich sein, eine möglicherweise bestehende Existenzgefährdung anhand noch vorzulegender Bilanzen nachzuweisen. Die Kausalität zwischen dem Vorhaben und der Existenzgefährdung wäre in diesem Fall ebenfalls nachzuweisen.

Besonders beeinträchtigt könnten aus Sicht der Anhörungsbehörde die Betriebe sein, die in erster Linie auf den Tourismus angewiesen sind, namentlich Hotels, Pensionen und Vermieter von Ferienunterkünften. Ebenso erscheinen Vermieter von Wohnraum und die Bootshäuser, sowie die Gaststätte mit Freisitz besonders beeinträchtigt. Denn in diesen Bereichen zeigen passive Lärmschutzmaßnahmen keine Wirkung bzw. im Falle der Wohnungen ist die Umgebung in ihrer Attraktivität beeinträchtigt.

Dies gilt insbesondere, da selbst nach den Ausführungen der TdV im Rahmen der Erörterung die Erholungsfunktion ab einem L_{eq3} 62 dB(A) beeinträchtigt wird.

Die vorbenannten Betriebe erfahren nach Ansicht der Anhörungsbehörde eine deutliche Beeinträchtigung durch das geplante Vorhaben. Ihre Belange sind als erhebliche Belange in die Abwägungsentscheidung in Rahmen der Planfeststellung einzustellen.

Auch die Belange der übrigen Betriebe sind, wenngleich mit geringerem Gewicht, in die Abwägungsentscheidung im Rahmen der Planfeststellung einzustellen.

2.2 Beeinträchtigungen der Berufsausübung aufgrund von Immissionen

Einwender verschiedener Berufssparten befürchten eine Beeinträchtigung ihrer Arbeitsfähigkeit bis hin zur Existenzgefährdung durch die mit dem Vorhaben

einhergehende starke Lärmbelastung. Darunter sind auch viele Freiberufler, die größtenteils zu Hause arbeiten.

Teilweise wird allgemein eingewendet, dass man nicht mehr arbeiten, bzw. sich wegen des Lärms nicht mehr konzentrieren könne. Dies wurde u.a. eingewandt von Softwareentwicklern und IT-Beratern, Journalisten, einem Elektroinstallationsbetrieb, einem Ingenieurbüro, einem Kabelmontagebetrieb, der sich bei Planungs- und Abrechnungsarbeiten beeinträchtigt fühlt, einer selbständigen Autorin, einem freischaffenden Designer und einem Maler, der sich in seiner künstlerischen Tätigkeit beeinträchtigt fühlt, sowie von einem Einwender, der ..... durchführt. Der Leiter eines Einkaufsmarktes ist besorgt, dass er zukünftig wegen der Schadstoffbelastung im Freien keine Waren mehr lagern könne. Auch ein Schäfer und Schafzüchter sieht sich durch den Ausbau beeinträchtigt.

Beeinträchtigt sehen sich außerdem Einwender, die für ihre Tätigkeit besonderes auf Ruhe angewiesen seien, wie z.B. ein Synchronautor und Regisseur, der beim Schreiben seiner Synchrontexte die leiseste tonliche Nuance wahrnehmen können müsse, sowie ein Tonstudio, für dessen Aufnahmen Ruhe die wichtigste Voraussetzung sei. Ein Unternehmen der Film- und Hörfunk-Produktion wendet ein, dass Hörfunkbeiträge und auch die Tonbearbeitung von Filmen stark beeinträchtigt oder sogar unmöglich würden. Ein Unternehmen, das seinen Verkauf und die Vermittlung über das Telefon abwickelt, befürchtet, dass sich der Lärm direkt auf den geschäftlichen Erfolg auswirkt.

Eine Wohnstätte ..... für geistig- und mehrfachbehinderte Menschen befürchtet, dass die zusätzlichen Lärmbelastungen zu erheblichen Störungen der Heimbewohner führen werden und damit der Betrieb der Einrichtung erheblich gefährdet sei.

Statiker und Tragwerksplaner wenden ein, dass sie ihre berufliche Tätigkeit verlagern müssten, da der vorhandene Lärm- und Schallschutz bei einer Vervielfachung der Flugbewegungen nicht mehr genügen würde. Die Möglichkeit der Verlegung des Büros in ihre dunklen Kellerräume stelle ebenso wie ein möglicher Umzug, der Kosten für Büromiete etc. nach sich zöge, eine existenzgefährdende Situation dar.

Ein Klavierstimmer aus ..... mit eigener Werkstatt, ... befürchtet ebenfalls eine Berufsbeeinträchtigung. Über seine

Werkstatt, die lediglich ein Holzhaus sei, führe eine Sichtfluglinie, weshalb zu befürchten sei, dass seine Arbeit als Klavierstimmer durch häufige hohe Lärmpegel erschwert werde. Darüber hinaus sei zu befürchten, dass das empfindliche Gehör von ..... nachhaltig gestört werde, was die Grundlage seines Berufes beeinträchtigen würde.

Auch ..... freiberufliche ..... sieht die Ausübung ihres Berufs gefährdet, da die Erteilung von ..... bei dem zu erwartenden Lärmpegel nicht mehr möglich sei. Auch bei Schallschutzmaßnahmen seien Einschränkungen durch die Geräusche von Lüftern zu sehen. Im Übrigen sei phonetische Arbeit unter den Bedingungen von Klimaanlagen und ähnlichem unmöglich. ..... stellte daher einen Antrag auf Umsiedlung und Entschädigung zum Wiederbeschaffungswert des Grundstücks und des Hauses.

Ein ...., ... dessen Grundstück sich in der 62 dB(A) Grenze befinde, sieht sich in der Ausübung seines Berufes gefährdet, da er einen großen Anteil geistig anspruchsvoller Tätigkeit zu Hause erbringe. Er beantragte die Umsiedlung an einen Ort ohne Ruhestörung.

Einrichtungen der sozialen Infrastruktur, z.B. die Fachklinik . . . . und das Altenheim ..... befänden sich in der Lärmschutzzone II. Aufgrund des Fluglärms könnten sie in ihrer Funktion nicht weitergeführt werden.

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
..... Seine Arbeit sei die Existenzgrundlage für die ganze Familie. .....

.....
.....
.....
.....
.....

..... ist der Ansicht, dass die erwarteten Spitzenwerte von L_{max} 80 dB(A) für ihn eine nicht hinnehmbare Störung seien. Bei 30 Überflügen, die diesen Spitzenwert erreichen, würde er seine Arbeit pro Stunde 3 mal unterbrechen müssen, was seine Konzentration erheblich beeinträchtige.

.....
.....
.....

..... hat beantragt, ...
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Auf Nachfrage hat ..... erklärt, dass ein Umzug an einen anderen Wohnort für ihn grundsätzlich vorstellbar sei, wenn der neue Wohnort .....
.....
..... Es gäbe jedoch diverse Gründe - wie z.B. Arbeitsnähe, Verkehrsanbindung - aus denen seine Familie nach . . . . . gezogen sei.

Die Träger des Vorhabens haben zu der Befürchtung einer Existenzgefährdung durch eine Beeinträchtigung der Arbeitsfähigkeit wie folgt Stellung genommen:

Hinsichtlich der Darstellung des Schutzbereichs von Art. 14 Abs. 1 S. 1 GG wird auf die Ausführungen zu 1. verwiesen.

Ein Eingriff in das Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb sei in den vorbenannten Fällen nicht ersichtlich, da die Tätigkeiten wie bisher wahrgenommen werden könnten. Die erwartete Lärmbelastung werde auf die Nutzung der Büros grundsätzlich keine Auswirkungen haben, da die

Planfeststellungsbehörde in den betroffenen Gebieten Lärmschutzmaßnahmen anordnen werde. Dies gelte auch für Arbeitsräume, die zu Hause genutzt würden.

Soweit die Einwender geltend machen, die vorhandenen Lärm- und Schallschutzmaßnahmen seien bei der geplanten Zahl von Flugbewegungen nicht mehr ausreichend, sei darauf hinzuweisen, dass sämtliche Betroffenen neue Lärmschutzeinrichtungen erhalten würden, so dass der zulässige Grenzwert nicht überschritten werde.

Die Planfeststellungsbehörde habe darüber zu entscheiden, ob und inwieweit in der Umgebung des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld aufgrund des zur Planfeststellung nachgesuchten Ausbaus Beeinträchtigungen in der Nutzbarkeit von Grundstücken vorlägen, denen nicht durch Schallschutzvorkehrungen abgeholfen werden könne und die deshalb zu Entschädigungsansprüchen auf der Grundlage von § 9 Abs. 2 LuftVG i.V.m. § 74 Abs. 2 VwVfG Bbg führen.

Sollte es durch den Flughafenbetrieb zu Beeinträchtigungen kommen, die das ungestörte Funktionieren der Betriebe verhindere, deren bestimmungsgemäßen Gebrauch also unmöglich mache, liege ein Eingriff in die Substanz des Betriebes vor, der den Betroffenen einen Anspruch auf Ausgleich seines Vermögensverlustes gäbe.

Zu einzelnen Einwendungen äußerten sich die TdV wie folgt:

Eine Beeinflussung der Arbeit des Klavierstimmers sei zu vernachlässigen, da der Anteil der Flugbewegungen auf den Sichtflugrouten minimal sei (unter Hinweis auf das Gutachten M 2). Bei Einhaltung der entsprechenden Schalldämmung sei davon auszugehen, dass in den Räumen weiter musiziert werden könne.

Die Geräusche von Lüftungsanlagen werden von den TdV als gering eingestuft. Bezüglich der von ..... vorgetragenen Situation als frei berufliche ..... sieht der TdV keinen Anlass für zusätzliche Aufwendungen zur Lärmminderung hinsichtlich der Sensibilität der Tätigkeit.

Auch würde der Flughafenausbau die ..... nicht beeinträchtigen, die verursachten Schadstoffimmissionen würden die zulässigen Grenzwerte nicht überschreiten. Im Übrigen habe ..... keinen Anspruch auf .....

..... Ein etwaiger Wegfall einer bisher von ihm genutzten ..... stelle daher keinen Eingriff in seinen Gewerbebetrieb dar.

Hinsichtlich der Einwendung des ..... wurde im Rahmen der Erörterung seitens der TdV zunächst vorgetragen, dass die erwartete Lärmbelastung auf die Nutzung des Büros und insbesondere des Computers keine Auswirkungen habe, da die Planfeststellungsbehörde in den betroffenen Gebieten Lärmschutzmaßnahmen anordnen werde, die die erforderliche Ruhe zur Arbeit ..... gewährleisten würden. Im Rahmen eines später von den TdV nachgereichten Gutachtens wurde vorgetragen, dass für den Immissionsort .... für den Prognosefall 20XX Mitteilungspegel von L_{eq3} 56,5 dB(A) tags und L_{eq3} 50,1 dB(A) nachts zu erwarten seien. Die Ist-Belastung betrage 50,2 L_{max} db(A) tags und 44,5 L_{max} dB(A) nachts. Das Außenkriterium für Lärmminderungsmaßnahmen 62 L_{max} dB(A) werde in beiden Fällen nicht erreicht. .....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Hinsichtlich des Vorbringens von ..... hat die Anhörungsbehörde nachgefragt, ob .....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Wichtig ist aus Sicht der Anhörungsbehörde, ...
.....
.....
....

Die Anhörungsbehörde hat daher .....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Die Anhörungsbehörde ist der Ansicht, dass die berufliche Tätigkeit .... durch die von der Art der Berufstätigkeit herrührende besonders gesteigerte Empfindlichkeit gegen Kommunikationsstörungen beeinträchtigt wird. Dies insbesondere auch aufgrund der Tatsache, ...
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Hinsichtlich der übrigen Einwender ist die Anhörungsbehörde der Ansicht, dass mit Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen entsprechend den Ausführungen zum Thema Lärm auf Grundlage von § 74 Abs. 2 VwVfG Bbg eine Beeinträchtigung der Berufsausübung aufgrund von Immissionen weitestgehend auszuschließen sein wird.

Eine über das regelmäßige Schutzziel (vgl. Thema V.) hinausgehende Schalldämmung ist nach Ansicht der Anhörungsbehörde ggf. bezüglich des Synchronautors und Regisseurs, des Tonstudios, der Film- und Hötiunkproduktion, der Werkstatt des Klavierstimmers vorzusehen, da diese Betriebe besonders lärmempfindlich erscheinen.

Auch der Raum, in dem ..... Musikunterricht erteilt, erscheint erhöht schutzbedürftig. Die von der ggf. einzubauenden Belüftungsanlage ausgehenden Geräusche erscheinen dagegen nicht erheblich.

Hinsichtlich der Fachklinik ..... sowie des Altenheims sind aus Sicht der Anhörungsbehörde ebenfalls besondere Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

Durch die allgemein im betroffenen Gebiet vorzusehenden Schallschutzmaßnahmen (vgl. Thema V.) ist eine Beeinträchtigung des .... nach Ansicht der Anhörungsbehörde nicht zu erwarten.

Ob eine von Art. 14 GG geschützte Existenzgefährdung hinsichtlich der Betriebe der Einwender gegeben ist, kann derzeit nicht beurteilt werden.

Zu *Ansprüchen auf Entschädigung nach Art. 14 GG wird im Übrigen auf die Ausführungen zu 1. verwiesen.*

Die Beeinträchtigungen der Betriebe sind jedoch als abwägungserhebliche Belange in die Abwägungsentscheidung der Planfeststellungsbehörde einzustellen.

2.3 Kundenrückgang und Beeinträchtigung der Arbeitsfähigkeit

Teilweise machen Einwender geltend, sowohl durch einen Rückgang ihrer Kunden als auch eine Beeinträchtigung ihrer Arbeitsfähigkeit in ihrer Existenz gefährdet zu werden.

Beispielsweise haben Arztpraxen eingewendet, dass bereits gegenwärtig Untersuchungen und Behandlungen (z.B. Hörtests, psychologische Tests, autogenes Training) aufgrund der Flugzeuggeräusche unterbrochen werden müssten und bei Realisierung des Vorhabens Patienten abwandern und Überweisungen von Kollegen ausbleiben würden, was dazu führen würde, dass die Praxen zu schließen seien. Die medizinische Grundversorgung durch eine Kinderärztin sei nur mit Schallschutz möglich. Eine Praxis für Physiotherapie sieht ihre Arbeit gefährdet, da die Lärmeinwirkungen auf Patienten zu erhöhten Hormonausschüttungen führen würden.

Berufliche Neuanfänge seien einerseits nicht finanzierbar, zum Teil komme ein Umzug auch wegen geltender Zulassungsbeschränkungen für Kinder- und

Jugendärzte, dem gültigen Versorgungsauftrag und der vertragsärztlich gebotenen Präsenzpflicht nicht in Betracht.

Einer Hebamme würde eine wichtige Tätigkeitsgrundlage entzogen, da Schwangere und junge Familien abwandern würden. Im Übrigen würde bei Schichtarbeit der Erholungseffekt von Tagschlaf durch vermehrte Flugbewegungen stark gemindert.

Im Rahmen der Erörterung wurde von .... die eine ..... Praxis betreibt, vorgetragen, dass ihre Patienten in der Regel ..... seien und ..... und daher ein ruhiger Raum für ..... Gespräche benötigt würde. Fluglärm würde zu Kommunikationsproblemen und ..... führen. ..... setze in ihren Therapien auch ..... ein, das jeweils 10 – 20 Min in Anspruch nehme und unbedingt eine ununterbrochen ruhige Umgebung erfordere. Die Patienten würden sich vermutlich lieber ..... mit einer ruhigeren Praxis aussuchen, so dass sie ihre Praxis nicht aufrecht erhalten könne. Es sei für sie unzumutbar, die Praxis nur mit geschlossenen Fenstern zu betreiben.

Bei Verlegung der Praxis sei mit Einkommensverlusten zu rechnen, da sich die Einwenderin in einer neuen Region erst wieder etablieren müsse und neben den Kosten für eine neue Praxis auch die der alten, die aufgrund der Lärmsituation unveräußerlich sein werde, zu tragen habe.

Eine freiberufliche Sprecherzieherin fürchtet, durch die Lärmbelastung ihre Tätigkeit nicht weiter ausüben zu können. Auch eine Praxis für Sprach- und Stimmstörungen trägt vor, dass eine ungestörte Behandlung bei einer zu erwartenden Lärmbelastung von > L_{eq3} 55 dB(A) nicht mehr möglich sei.

Ein Herz-Lungen-Rehabilitationszentrum und Altenheime wenden ein, dass die Einrichtungen bei Realisierung der Planung lediglich 1 km vom Flugfeld entfernt lägen. Der Zweck der Rehabilitation könne durch die vom Flugverkehr verursachten Immissionen nicht mehr erreicht werden. Es würden keine Patientenzuweisungen mehr erfolgen, Patienten würden sich nicht mehr für diesen Standort entscheiden und überdies sei mit einem Verlust der Klinikzulassung zu rechnen. Auch eine Reha-Klinik in ..... fürchtet die Abwanderung von Patienten an Kliniken in ..... die nicht vom Fluglärm betroffen sind und somit in Zukunft keine 100% ige Auslastung der Klinik mehr.

Auch eine Yoga-Lehrerin sieht ihre Existenz bedroht, da Atemübungen in verschmutzter Luft und Entspannung bei Fluglärm nicht möglich seien. Auch eine Meditationsschule sieht sich durch den geplanten Bau der Mahlower Schleife vor dem Grundstück erheblich in ihrer Tätigkeit beeinträchtigt; auch sie brauche Ruhe und frische Luft.

Eine Lehrerin für Gitarre, Theorie und Gehörbildung, der Leiter eines privaten Musikinstituts sowie eine Musikpädagogin wenden ein, dass sie ein Umfeld von Ruhe benötigen würden, wo Konzentration und sensibles Hören möglich seien. Bei einer Verlärmung sei auch deshalb kein Unterricht mehr möglich, da Holzblasinstrumente eine geringe Tonstärke aufwiesen. Durch die erwartete Belastung mit Luftschadstoffen (Gefahr für Gesundheit der Atemwege) werde die Berufsausübung gefährdet. Die Existenzgrundlage werde entzogen.

Unternehmen wenden ein, dass die Verlärmung die Satzverständlichkeit beeinträchtige, was besonders bei telefonischen Absprachen mit Kunden zu negativen Folgen, beispielsweise falschen oder fehlenden Informationen führen könne. Dies führe zu einer negativen Imagewirkung des Unternehmens. Außerdem könnten solche Missverständnisse die Auftragslage verschlechtern. Darüber hinaus wird ein Abwandern des Kundenstammes befürchtet. Durch Kommunikationsschwierigkeiten werden wirtschaftliche Einbußen befürchtet und in deren Folge eine Existenz-gefährdung.

Eine ..... fürchtet, dass Kommunikationsstörungen infolge der Verlärmung des Geländes die Einrichtung nur beschränkt nutzbar machen würden. Die Infrastruktur werde im Grundsatz beeinträchtigt. Es wird damit gerechnet, dass sich daraus wirtschaftliche Einbußen für die Einrichtung ergeben.

Ein Ingenieurbüro wandte ein, dass die Konzentrations- und Arbeitsfähigkeit beeinträchtigt würde und Kunden sich durch den Lärm gestört fühlen würden.
Der Inhaber einer Kanzlei hält es für wirtschaftlich nicht vertretbar, wenn er seinen Kanzleistandort wegen der Lärmbelastung aufgeben müsste.

Die TdV haben sich zu den vorgenannten Einwendungen dahingehend eingelassen, dass nicht erkennbar sei, weshalb geeignete Schallschutzmaßnahmen nicht ausreichen sollten, die Gebrauchstauglichkeit von Praxen zu sichern.

Auf die allgemeinen Ausführungen des TdV hinsichtlich der Beeinträchtigung von Betrieben in Bezug auf einen möglichen Kundenrückgang oder eine Beeinträchtigung der Arbeitsfähigkeit s.o. zu 1. und 2. wird verwiesen.

Zu den Einwendungen im Einzelnen:

Die erwarteten Rückgänge von Patientenzahlen seien rein spekulativ und entgegen dem Vorbringen der Einwender nicht zu erwarten.

Hinsichtlich der Befürchtung des Herz-Lungen-Rehabilitationszentrums, der Klinikzweck könne durch die durch den Flugverkehr verursachten Immissionen nicht mehr erreicht werden, vertreten die Träger des Vorhabens die Auffassung, dass mögliche Auslastungseinbußen aufgrund veränderter Umweltbedingungen nicht in den Schutzbereich des Art. 14 I GG fallen würden. Ein Eingriff bestehe zwar schon dann, wenn die Nutzung oder die Verwertung des Rechts Beschränkungen unterworfen oder faktisch behindert würden. Ein Anspruch auf Entschädigung bestehe jedoch nur, wenn in die Substanz des Betriebes eingegriffen und damit das ungestörte Funktionieren beeinträchtigt werde. Dies sei hier nicht der Fall, da die Klinik nicht daran gehindert würde, ihren Geschäftsbetrieb wie bisher aufrechtzuerhalten.

Der Zweck der Altenheime könne nach wie vor erreicht werden, da auch die übrigen Emissionen – außer Lärm – nicht zu einer relevanten Erhöhung des gesundheitlichen Risikos der Bevölkerung (einschließlich alter und kranker Menschen) führen, was sich aus dem humantoxikologischen Gutachten ergäbe.

Es sei nicht damit zu rechnen, dass der Flughafenausbau die Berufsausübung eines im Schichtsystem Arbeitenden beeinträchtigen werde. Denn sofern die Wohnung des Betroffenen in der Lärmzone liege, werde die Planfeststellungsbehörde Schallschutzmaßnahmen anordnen, die auch den Schlaf am Tage ermöglichen. Es müsse außerdem berücksichtigt werden, dass Schichtarbeiter auch in flughafenfernen Gebieten tagsüber einem im Vergleich zur Nacht erhöhten Umgebungslärmpegel ausgesetzt seien. Gesundheitsgefährdungen seien nicht zu befürchten, da die zulässigen gesetzlichen Grenzwerte eingehalten würden, was seitens der TdV durch Sachverständigengutachten nachgewiesen sei.

Sollte es tatsächlich aufgrund des Vorhabens zu einem erheblichen Patientenschwund oder dem Entzug der Klinikzulassung kommen und der bestimmungsgemäße Betrieb des Rehabilitationszentrums dadurch unmöglich

werden, liege ein haftungsbegründender Eingriff vor. In einem solchen Fall seien die Umsatzrückgänge durch Patientenschwund trotz geeigneter Schallschutzmaßnahmen sowie die Kausalität zu dem Vorhaben der Antragstellerin durch geeignetes Zahlenmaterial zu belegen.

Bei Vorliegen der Voraussetzungen seien ggf entsprechende Entschädigungsansprüche gegeben. Allerdings käme eine Entschädigung erst in Frage, wenn entsprechende Schallschutzmaßnahmen nicht möglich seien. Wenn das Schallschutzmaß nicht durch ein gekipptes Fenster erreicht werden könne, müssten die Fenster geschlossen gehalten werden und durch entsprechende Belüftungsanlagen ein erträgliches Raumklima hergestellt werden. Eine detaillierte Klärung der Situation müsse durch den lärmmedizinischen Gutachter erfolgen.

Zur Reha-Klinik ..... wird vorgetragen, dass der Eigentümer nicht daran gehindert werde, von dem Gewerbebetrieb den bestimmungsgemäßen Gebrauch zu machen, denn die Klinik könne ihren Geschäftsbetrieb wie bisher aufrecht erhalten, so dass das Recht auf Fortsetzung des Betriebes im bisherigen Umfang nach den schon getroffenen betrieblichen Maßnahmen nicht beeinträchtigt sei. Hinsichtlich des Fluglärms wird auf die Lärmschutzmaßnahmen in den betroffenen Gebieten verwiesen.

Einwender, deren Grundstücke nicht in einem Gebiet lägen, das für Schallschutzmaßnahmen vorgesehen sei, seien darauf zu verweisen, durch konkrete Nachweise und entsprechende Antragstellung ihren vermeintlichen Anspruch geltend zu machen.

Ein Eingriff in den Schutzbereich des Art. 14 GG liege bezüglich der Yoga-Lehrerin nicht vor, da die Einwenderin ihren Beruf wie bisher ausüben könne. Die erwartete Lärmbelastung werde auf die Nutzung keine Auswirkungen haben, da in den betroffenen Gebieten die Planfeststellungsbehörde Lärmschutzmaßnahmen anordnen werde. Auch die Schadstoffbelastung übersteige ein umweltverträgliches Maß nicht, was gutachterlich festgestellt sei.

Der Bau werde keine Auswirkungen auf die Meditationsschule haben, da in den lärmbetroffenen Gebieten Schutzmaßnahmen von den TdV getroffen würden.

Grundsätzlich haben die TdV ausgeführt, dass die Schallschutzmaßnahmen noch vor Inbetriebnahme des Flughafens eingebaut werden sollen. Über die Art der Finanzierung werde im Einzelnen entschieden, wobei auf Härtefälle

Rücksicht genommen werde. Die Kosten trage der TdV. Wenn aus bautechnischen Gründen eine Sanierung nicht möglich sei, erfolge eine Entschädigung.

Ob und inwieweit in der Umgebung des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld aufgrund des zur Planfeststellung nachgesuchten Ausbaus Beeinträchtigungen in der Nutzbarkeit von Grundstücken vorliegen, denen nicht durch Schallschutzvorkehrungen abgeholfen werden könne und die deshalb zu Entschädigungsansprüchen auf der Grundlage von § 9 Abs. 2 LuftVG i. V. m. § 74 Abs. 2 VwVfG Bbg führen, habe die Planfeststellungs-behörde zu entscheiden.

Hinsichtlich der Einwendung von ..... gehen die TdV davon aus, dass Schallschutzmaßnahmen, die auch für andere empfindliche Einrichtungen vorgeschlagen wurden, durchgeführt werden könnten. Eine detaillierte Klärung der Situation müsse aber noch durch den lärmmedizinischen Gutachter erfolgen. Erst wenn entsprechende Schallschutzmaßnahmen nicht möglich seien, käme eine Entschädigung in Frage.

Bezüglich der Nachfrage zu den gekippten Fenstern vertrat der TdV die Ansicht, dass die Fenster geschlossen gehalten werden müssten, wenn das Schallschutzmaß nicht durch ein gekipptes Fenster erreicht werden könne und ein erträgliches Raumklima durch entsprechende Belüftungseinrichtungen hergestellt werden könne.

Es sei nicht ersichtlich, dass eine Kanzlei nicht zum selben Zweck und im selben Umfang wie bisher genutzt werden könne. Eine Aufgabe der Kanzlei werde daher nicht erforderlich sein.

Hinsichtlich grundsätzlicher Ausführungen zu möglichen Beeinträchtigungen und Existenzgefährdungen durch Kundenrückgang bzw. eine mögliche Beeinträchtigung der Arbeitsfähigkeit von Betrieben wird auf die Ausführungen zu 1. und 2. verwiesen.

Von den hiesigen Einwendungen handelt es sich nach Ansicht der Anhörungsbehörde bei den Arztpraxen, der psychotherapeutischen Praxis, der Rehakliniken und Altenheime, der Praxis für Sprecherziehung bzw. für Sprach- und Stimmstörungen, der Meditationsschule und der Räume für den Yoga-Unterricht, der Räume, in denen Musikunterricht erteilt wird, sowie dem Konzertraum der Kunstgalerie um Einrichtungen, die besonders lärmempfindlich

sind. Hinsichtlich dieser Betriebe regt die Anhörungsbehörde daher an zu prüfen, ob über das regelmäßige Schutzziel hinaus zusätzlicher Schallschutz erforderlich ist.

Die Anhörungsbehörde hat .... betreibt, aufgrund der Tatsache, dass ihr Grundstück offenbar nicht in einer Kontur mit entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen liegt, empfohlen, einen entsprechenden Antrag mit Begründung zu stellen. Damit besteht dann die Veranlassung, mit dem Gutachter über das Vorliegen eines Sonderfalles zu sprechen.

Ob eine von Art. 14 GG geschützte Existenzgefährdung hinsichtlich der Betriebe der Einwender gegeben ist, kann derzeit nicht beurteilt werden und ist entsprechend den Ausführungen unter 1. ggf. zu einem späteren Zeitpunkt durch Vorlage von Bilanzen nachzuweisen.

Soweit sich die Einwendungen darauf beziehen, dass die Betriebe durch schlechte Luftqualität beeinträchtigt würden, geht die Anhörungsbehörde davon aus, dass eine solche Beeinträchtigung nicht gegeben ist, da Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden (vgl. Thema V.).

Die vorbenannten Betriebe erfahren nach Ansicht der Anhörungsbehörde eine Beeinträchtigung durch das geplante Vorhaben. Ihre Belange sind daher als erhebliche Belange in die Abwägungsentscheidung in Rahmen der Planfeststellung einzustellen.

2.4 Beeinträchtigungen des Gewerbebetriebs durch Grundstücksinanspruchnahmen

Einwender fürchten eine Gefährdung ihrer Existenz durch die Inanspruchnahme ihrer Grundstücke, z.B.:

Ein Gartenbau betrieb .... Schrebergärtner und Schrebergartenvereine . . . . . wenden ein, ihre Fläche werde durch ..... fast vollständig in Anspruch genommen. Damit seien die Grundlagen zum Betrieb des Gartenbaugewerbes genommen und die Existenz gefährdet.

..... betreibt in ..... eine kleine Gärtnerei. Das Flurstück befinde sich direkt in der Schutzzone vom Bereich der

künftigen südlichen Start- und Landebahn. Er sieht sich durch den Flughafen in seiner Existenz bedroht und fragte im Rahmen der Erörterung nach . . . . . .
.....

Die TdV haben hinsichtlich des Gartenbaubetriebes und der Schrebergärtner und Schrebergärtnervereine ..... ausgeführt, dass mit den betroffenen Grundstückseigentümern auf der Grundlage des Planfeststellungsantrages vorrangig über einen freihändigen Grundstückserwerb verhandelt würde. Sofern Auswirkungen auf den bestehenden Gewerbebetrieb zu erwarten seien, werde dieser Sachverhalt in die Verhandlungen mit den Grundstückseigentümern eingestellt. Eine Existenzgefährdung sei nicht ersichtlich. Das Flurstück .....
..... habe eine Gesamtfläche von ..... m^2, wovon ..... m^2 erworben und ..... m^2 für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen dauernd beansprucht würden. Die verbleibende Restfläche betrage . . . . . m^2.

Hinsichtlich ..... sagten die TdV im Rahmen der Erörterung zu, dass das Flurstück vom Vorhabensträger erworben werde und eine einvernehmliche Lösung mit dem Betroffenen gefunden werde.

Vor Abschluss des Planfeststellungsverfahrens sollte ermittelt werden, ob zwischen den TdV und den Einwendern jeweils eine Einigung erzielt wurde und sich die Einwendungen damit erledigt haben.

Sollte das nicht der Fall sein, ist zu prüfen, ob eine von Art. 14 GG geschützte Existenzgefährdung hinsichtlich der Betriebe der Einwender gegeben ist.

Jedenfalls sind die Einwendungen mangels Erledigung in diesem Fall als abwägungserhebliche Belange in die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde einzustellen.

3. Sonstige Entschädigungsforderungen

Weitere Einwender machen folgende Umstände geltend:

Immobilienmakler fürchten eine Existenzgefährdung, da die Preise .....
..... stark gefallen seien und kaum noch gekauft werde.

Ein ökologischer, landwirtschaftlicher Betrieb wendet ein, ökologisches Obst und Gemüse könne nicht mehr angebaut werden.
Darüber hinaus wird der Verlust von Arbeitsplätzen in der Landwirtschaft befürchtet.

Ein Betrieb ..... befürchtet eine Existenzgefährdung bei der Umsiedlung der Gemeinde Diepensee in die Nachbarschaft eines Geschäftskonkurrenten.

Ein Kfz Handel mit Werkstatt fordert einen Ausgleich des zu erwartenden Umsatz- und Gewinnrückgangs und einen Ausgleich des zu erwartenden Wertverlustes sowie kostenfreie Beseitigung der zu erwartenden Schäden an den Gebäuden, die durch den Bau und Betrieb des Flughafens entstünden. Ein Betreiber einer Kfz-Werkstatt befürchtet durch die veränderte Straßenführung Umsatzeinbußen.

Architekten, ... sehen diese Geschäftsidee durch die Realisierung des Vorhabens ihres wesentlichen Inhalts beraubt.

Außerdem gäbe es in der Flughafenregion kaum noch Bauherren, die bereit seien, in diese Region zu investieren. Dadurch würde die Existenz der Betriebe beeinträchtigt.

Eine selbständige Physiotherapeutin fordert gemäß Art. 14 GG bei Feststellung des Planes den vollen finanziellen Ausgleich. Sollte ihre Praxis aufgrund der Lärmbelastung geschlossen werden fordert sie finanziellen Ersatz für durchgeführte Investitionen, den Praxisverlust, einen Erwerbsausgleich für den Verlust der Existenzgrundlage sowie ein Übergangsgeld bis zu Rente.

Ein Vermessungsbüro befürchtet, die .... nicht mehr nutzen zu können, da dies eine .... voraussetze, die bei mehr als 60 Flügen pro Stunde nicht zu erwarten sei. Ein Studio für .... sieht seine Tätigkeit durch die Übertragung von Funkverkehr beeinträchtigt, trotz Schallisolierung.

Ein Selbständiger sieht seine berufliche selbständige Existenz bedroht und dadurch das Grundrecht auf freie Berufsausübung verletzt.

....., der einen Teil seines Lebensunterhaltes als Sportler verdient, sieht sich durch den Flughafenausbau in seinem Recht auf freie Berufsausübung Art. 12 GG verletzt.

Eine Krankenpflegerin sieht die Möglichkeit ihren Beruf in der häuslichen Krankenpflege durch das verstärkte Verkehrsaufkommen gefährdet, weil sie die Strecken zu den Patienten nicht mehr in der gleichen Zeit wie jetzt zurücklegen können werde.

Im Rahmen der Einzelerörterung machten Einwender, ...
.....
geltend, sie könnten die Entwicklung ..... aufgrund des Flughafenausbaus nicht mehr realisieren. Für das lt. Bebauungsplan ausgewiesene Gewerbegebiet seien .....
..... geplant gewesen. Durch den Baustopp sei die Fertigstellung verhindert worden. 2/3 des Bebauungsplanes könnten nicht mehr realisiert werden. Die Einwender hätten daher eine verlorene Investition getätigt. Sie könnten ihr Objekt auch nicht vermieten. Im Übrigen sei ..... nicht über die Versorgungsstraße des künftigen Flughafens angeschlossen, sondern nur über eine Gemeindestraße. Ihren Entschädigungsanspruch bezifferten sie in der Erörterung näher. Es handelt sich dabei um Kosten für den Grunderwerb, für die Errichtung des Gebäudes sowie den Mietausfall seit 1996.

..... trug vor, dass es ein .....
..... errichtet habe, um sich durch Mieteinnahmen ein zweites finanzielles Standbein zu schaffen. Man habe sich dabei auf das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens verlassen, das den Standort Schönefeld als am ungeeignetsten der untersuchten Standorte bewertete. Eine Vermietung . . . .
..... werde bei der Realisierung des Flughafenausbaus schwieriger, da die Attraktivität der Wohnungen durch den Fluglärm leide. Es wird ein Werteverlust von 40 % und mehr befürchtet. Die Einwender fordern Entschädigung, die sie näher beziffern.

Zu den grundsätzlichen Ausführungen der TdV hinsichtlich Existenzgefährdungen und sonstiger Beeinträchtigungen von Betrieben unterhalb der Grenze der Existenzgefährdung s.o.

Zu den vorgenannten Einwendungen haben die TdV darüber hinaus wie folgt Stellung genommen:

Der Flughafenausbau stehe dem .... nicht entgegen, da Bauherren unabhängig von diesem ..... bauen würden. Durch die Gutachten sei bewiesen, dass die Immissionen, die von dem Flughafen ausgehen werden, die zulässigen Grenzwerte nicht überschreiten und somit das umweltverträgliche Maß nicht übersteigen würden. Daher widerspreche das Ausbauvorhaben dem .... nicht. Selbst wenn die Nachfrage direkt am Standort ..... sinken würde, könne das ..... seinen Hauptzweck erfüllen ..... Außerdem falle das ..... nicht in den Schutzbereich des Art. 14 GG, denn es diene lediglich der Verwirklichung einer Idee zum Ausbau des Betriebes bzw. zur Steigerung der Gewinnchancen.

Die Schadstoffbelastung werde den ökologischen Landbau nicht unmöglich machen, da die Immissionen die Grenzwerte einhalten würden und es somit nicht zu schädlichen Umwelteinwirkungen komme. Auch die Umweltverträglichkeit sei gutachterlich bestätigt.

Sollte der ökologische Landbau jedoch wegen des Flughafens nicht mehr möglich sein, habe der Betroffene einen Anspruch auf Entschädigung, da in die Substanz des Betriebes eingegriffen und somit das ungestörte Funktionieren beeinträchtigt werde.

Eine Gefährdung des eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs sei hinsichtlich der Physiotherapiepraxis nicht zu erwarten. Lärmbelastungen würden durch Schallschutzmaßnahmen ausgeglichen. Für den Fall, dass es wider Erwarten doch zu einem Eingriff in die Substanz des Betriebes dergestalt komme, dass dessen ungestörtes Funktionieren beeinträchtigt würde, bestehe ein Anspruch auf Entschädigung. Es bestehe jedoch kein Schadensersatzanspruch in Höhe des Verkehrswertes zum Zeitpunkt der Planfeststellung bzw. für Summen, die pauschal zur Wiedergutmachung des Eingriffs verlangt würden. Denn die Ausgleichszahlung sei darauf gerichtet, den Betroffenen den Ausgleich ihres Vermögensverlustes, den sie durch den Eingriff erleiden, zu gewähren, wobei sich die Höhe des Vermögensverlustes nach der Differenz des Substanzwertes des Betriebes im Eingriffszeitpunkt bzw. nach dem Eingriff bemesse. Es könne nicht verlangt werden, für alle Zukunft so gestellt zu werden, wie wenn der Eingriff nicht vorgenommen worden wäre.

Hinsichtlich des Kfz-Handels und der Werkstatt führen die TdV aus, dass sofern der Einwender auf eine Verschlechterung des Zugangs zu seinem Betrieb abstellt, eine Änderung der Verkehrsführung von dem Betroffenen entschädigungslos hinzunehmen sei, da Art. 14 GG nur das Recht des Anliegers auf den Zugang zur Straße und die Zugänglichkeit des Grundstücks von der Straße her gewährleiste. Ausreichend sei dabei eine genügende Verbindung mit der Anliegerstraße, sowie deren Anbindung an das öffentliche Wegenetz. Darüber hinaus sei der Anlieger gegen eine Änderung der Verkehrsführung oder gegen eine Verkehrsbeschränkung nicht geschützt.

Weder durch den Bau noch durch den Betrieb des Flughafens seien Schäden an den Gebäuden des Einwenders zu erwarten.

Bezüglich ..... wird ausgeführt, dass für den Fall, dass auf Grund der Flugbewegungen diese tatsächlich nicht mehr verwertbar, der bestimmungsgemäße Gebrauch des Betriebes also unmöglich sein sollte, ein haftungsbegründender Eingriff in die Substanz des Gewerbebetriebes vorläge, für den der Betroffene grds. Entschädigung verlangen könne.

Die ..... lege nicht dar, inwieweit sie durch das geänderte Verkehrsaufkommen beeinträchtigt werde. Im Übrigen bestehe kein Anspruch auf Beibehaltung einer genehmen Wegeverbindung.

Im Rahmen der Einzelerörterungen erklärte der TdV (Flughafen) Folgendes:

Bezüglich des Grundstücks mit dem Bürogebäude werde die Planung so geändert, dass auf die geplante Inanspruchnahme von 6 m² verzichtet werden könne. Darüber hinaus solle geprüft werden, ob eine Erschließung des Grundstücks durch die Anbindung an die Landstraße direkt möglich sei. Im Übrigen prognostizierte er für das verfahrensgegenständliche Gebäude gute Vermietungschancen, wenn die Flughafenplanung umgesetzt werde. Die Herauslösung des ..... aus dem geplanten Ensemble führt nach Ansicht des TdV nicht zu einem wirtschaftlichen Nachteil.

Bezüglich des ..... ist dem TdV nicht klar, wo solche Ansprüche rechtlich zu verorten wären.

Die Anhörungsbehörde nimmt zu den vorbenannten Einwendungen wie folgt Stellung:

Hinsichtlich der allgemeinen Ausführungen zu Beeinträchtigungen von Betrieben bzw. möglicher Existenzgefährdungen von Betrieben wird auf die obigen Ausführungen verwiesen.

Eine Existenzgefährdung i. S. d. Art. 14 GG ist hinsichtlich des Immobilienmaklers gegenwärtig nicht erkennbar. Insbesondere ist der Einwender nicht daran gebunden, seine Maklertätigkeit nur auf Grundstücke in ..... zu beschränken, sondern kann sich vielmehr neue Tätigkeitsbereiche erschließen.

Es wird daher entsprechend den Ausführungen des TdV als erforderlich angesehen, eine möglicherweise bestehende Existenzgefährdung anhand noch vorzulegender Bilanzen nachzuweisen.

Die Schadstoffimmissionen überschreiten die vorgegebenen Grenzwerte nach Auffassung der Anhörungsbehörde nicht (siehe Thema VI. Schadstoffimmissionen). In wie weit Grenzwerte für ökologische landwirtschaftliche Betriebe überschritten sein könnten sollte noch überprüft werden. Sollte der ökologische Landbau danach nicht mehr möglich sein, ist der TdV gemäß seiner Erwiderung auf die Einwendung zur Gewährung von Entschädigung zu verpflichten.

Art. 14 GG schützt nicht vor Konkurrenz (Jarass/Pieroth, GG, 3. Auflage, Art. 14 Rn 19 unter Hinweis auf BVerwGE 65, 167, 173). Daher ergibt sich für den Betrieb ..... kein Anspruch auf Entschädigung gern. Art. 14 GG im Hinblick auf die Umsiedlung der Gemeinde Diepensee in die Nachbarschaft eines Geschäftskonkurrenten.

Hinsichtlich des von dem Kfz-Handel erwarteten Umsatz- und Gewinnrückgangs wird auf die obigen Ausführungen zu 1. verwiesen. Für den Fall, dass Schäden an Bauwerken, die kausal durch das Vorhaben verursacht wurden, nachgewiesen werden können, sind die TdV zum Schadensersatz zu verpflichten.

Der Kfz-Händler kann sich bezüglich der geänderten Straßenführung nicht auf Art. 14 GG berufen. Der Verlust des Lagevorteils durch Änderung von Straßen ist nicht vom Schutzbereich umfasst (BGHZ 48, 58 (60)).

Da Art. 14 GG nicht bloße Verdienstmöglichkeiten und in der Zukunft liegende Chancen erfasst (Maunz-Dürig, GG, Art. 14 Rn 100) steht den Architekten, ..., kein Anspruch auf Entschädigung aus Art. 14 GG zu, da sie die Einbuße einer bloßen Erwerbschance geltend gemacht haben. Hinsichtlich des befürchteten Rückgangs von Bauherren s.o. zum Kundenrückgang.

Aus der Einwendung der Physiotherapeutin sind aus Sicht der Anhörungsbehörde keine Anhaltspunkte für eine Existenzgefährdung mit der Folge eines Entschädigungsanspruchs aus Art. 14 GG ersichtlich. Durch entsprechende Lärmschutzmaßnahmen müsste der weitere Betrieb der Praxis sicherzustellen sein. Hinsichtlich möglicher Kundenverluste s.o. zu 1.

Art. 14 GG schützt nicht bestehende Geschäftsbeziehungen, den erworbenen Kundenstamm oder die Marktstellung (BVerfGE 77, 84 (118)). Sollte sich die veränderte Verkehrsführung und ein ggf erhöhtes Verkehrsaufkommen auf die Tätigkeit als Hauskrankenpflege auswirken, so wäre dies grds. hinzunehmen. Dass es zu einer Existenzbedrohung kommen könnte, ist nicht vorgetragen worden, wäre aber Voraussetzung für eine Entschädigung (s.o.).

Seitens der Anhörungsbehörde kann nicht beurteilt werden, ob es zu den von der Audio Post Produktion befürchteten Beeinträchtigungen des Betriebes trotz Schallisolierung aufgrund des Funkverkehrs kommen kann. Diesbezüglich ist der Sachverhalt weiter aufzuklären.

Teilweise wird in den Einwendungen neben Art. 14 GG die Verletzung von Art. 12 Abs. 1 GG geltend gemacht. Inwieweit im Falle der Planfeststellung die Berufsausübung z.B. des Sportlers oder des Selbständigen i.S.d. Schutzbereichs des Art. 12 Abs. 1 GG beeinträchtigt werden soll, ist nicht ersichtlich. Art. 12 GG schützt die Berufsausübung und die Berufswahl. Die Berufsfreiheit wird durch Regelungen mit Berufsbezug beeinträchtigt, die die berufliche Tätigkeit ganz oder teilweise unterbinden oder sonst dafür sorgen, dass sie nicht in der gewünschten Weise ausgeübt werden kann. Die Berufsausübung wird beeinträchtigt durch Regelungen, die das Wie der Tätigkeit festlegen. Eine berufsregelnde Tendenz würde dem zu erlassenden Planfeststellungsbeschluss nicht immanent sein. Der Schutzbereich des Art. 12 Abs. 1 GG ist somit nicht betroffen.

Bezüglich der Einzelerörterungen nimmt die Anhörungsbehörde wie folgt Stellung:

Die Eigentümer ..... erklärten, dass eine Existenzgefährdung derzeit noch nicht zu befürchten sei. Der Schutzbereich des Art. 14 GG setzt jedoch eine Substanzverletzung des Betriebes voraus. Der Grundstückseigentümer hat im allgemeinen kein Recht auf fortbestehen von Vorteilen, die sich aus einer bestimmten Verkehrslage oder Wohnlage auf Grund von Bebauungsplänen ergeben (BGH III ZR 181/55). Sollte jedoch nach Realisierung des Flughafenausbaus eine Existenzgefährdung nachzuweisen sein, so ist eine Entschädigungszahlung in Betracht zu ziehen. Es ist fraglich, ob die Büroräume durch Lärmschutzmaßnahmen ausreichend geschützt werden können. Ggf. ist hier gern. § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG Bbg zu entschädigen.

Bezüglich ..... ist derzeit ist für einen Entschädigungsanspruch gern. Art. 14 GG nicht ausreichend vorgetragen worden. Es bleibt somit abzuwarten, ob sich nach Realisierung des Vorhabens eine rückläufige Entwicklung auf dem Wohnungsmarkt in der betroffenen Region zeigt und dadurch eine Existenzgefährdung ..... hervorgerufen wird.

Obgleich eine Existenzgefährdung hinsichtlich der vorstehenden Betriebe derzeit nicht ersichtlich ist, sind die Belange der Betriebe der Einwender als abwägungserhebliche Belange in die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde einzubeziehen.

XVI. Sonstige Entschädigungsforderungen

Darstellung der Schwerpunkte im Einzelnen
Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurde seitens der Einwender und Betroffenen sowie der Träger öffentlicher Belange zum Thema sonstige Entschädigungsforderungen insbesondere Folgendes eingewandt:

1. Jagdrecht

Durch das Vorhaben entfalle die Nutzung des Jagdreviers ..... und die Reviere ..... würden stark beeinträchtigt.

Die TdV ließen sich dahingehend ein, dass der Verlust von Jagdpachteinnahmen und Mindereinnahmen durch Wirtschaftserschwernisse ggf. eine entschädigungsfähige Größe darstelle. Da eine Wertermittlung regelmäßig nur unter Zugrundelegung der konkreten Ausgangsbedingungen durchführbar sei, würden die TdV zu gegebener Zeit mit den entsprechenden Einwendungsführern Verhandlungen aufnehmen.

Nach Ansicht der Anhörungsbehörde ist das seitens der TdV vorgeschlagene Vorgehen sinnvoll.

Denn das Jagdrecht steht als untrennbar mit dem Eigentum an Grund und Boden verbundenes Recht dem Grundeigentümer zu. Nach der Rechtsprechung des BGH und des BVerwG stellt das in der Hand einer Jagdgenossenschaft befindliche Jagdausübungsrecht ein vermögenswertes privates Recht dar, das den Schutz des Art 14 GG genießt (BGH III ZR 110/99; BVerwG 4 C 74/80). Das Jagdausübungsrecht kann in den Grenzen der geschützten Rechtsposition z.B. durch Änderungen des Wildbestandes, Beschränkung der Schussrichtung oder die Unterhaltung umfangreicher Wildzäune beeinträchtigt werden (BGH III ZR 110/99).

Es ist auch bereits in der Antragsbegründung zum Planfeststellungsantrag (10.8.1) vorgesehen, mit den Jagdausübungsberechtigten über eine einvernehmliche Regelung zu verhandeln. Die Erörterung hat diesbezüglich keine weiteren Erkenntnisse ergeben.

Die Beeinträchtigung von Jagdrechten ist – soweit sich die Einwendungen zum maßgeblichen Zeitpunkt nicht bereits durch entsprechende rechtsverbindliche Einigung zwischen den jeweiligen Einwendern und den TdV erledigt haben - als abwägungserheblicher Belang in die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag einzustellen.

2. Fischereirecht

Die zunehmende Lärm- und Schadstoffbelastung habe negative Auswirkungen auf den Fischbestand und dessen Qualität in den umliegenden Gewässern.

Nach Ansicht der TdV seien negative Auswirkungen auf den Fischereibestand und dessen Qualität nicht zu erwarten.

Die Anhörungsbehörde nimmt zu den möglichen Auswirkungen auf das Fischereirecht wie folgt Stellung:

Eine Beeinträchtigung des Fischereirechts wurde weder von Trägern öffentlicher Belange noch von Einwendern in der Erörterung thematisiert. Daher ist nicht davon auszugehen, dass Fischereirechte in erheblichem Maße beeinträchtigt werden.

Im Rahmen der UVS ist keine Beeinträchtigung von Fischen durch das Vorhaben dargestellt. Eine Beeinträchtigung des Fischbestandes durch eine Einbringung von Schadstoffen in Gewässer kann aus Sicht der Anhörungsbehörde jedoch nicht vollständig ausgeschlossen werden.

Das Fischereirecht gibt die Befugnis, in einem Gewässer Fische etc. zu hegen, zu fangen und sich anzueignen. Dieses Recht ist durch Art 14 Abs. 1, 1 GG geschützt (VGH München 8 B 95.1134).

Gemäß § 5 Abs. 1 S. 3 und 4 Fischereigesetz für das Land Brandenburg ist für den Fall, dass ein künstliche Veränderung den Wert der bestehenden Fischereirechte vermindert, der Träger der Maßnahme verpflichtet, den Eigentümern der Fischereirechte den daraus entstehenden Schaden auszugleichen.

Die Anhörungsbehörde ist daher der Ansicht, dass die Träger des Vorhabens für den Fall, dass eine Beeinträchtigung von Fischereirechten nicht durch die im

Rahmen der Abhandlung zur UVS dargestellten möglichen Maßnahmen zur Verhinderung der Beeinträchtigung der Gewässer und der Tierwelt verhindert werden kann, zu Entschädigungsleistungen verpflichtet werden sollten.

3. Entschädigungsansprüche von Abwasserzweckverbänden

Die vom Wasser- und Abwasserzweckverband ..... geforderte Entschädigung für die Auswechslung der Trinkwassertransport- und –versorgungsleitung, um das Katastrophenrisiko im Brandfall zu mindern, kann den TdV im hiesigen Verfahren nicht auferlegt werden, weil die Sicherstellung der erforderlichen Löschwasserkapazität außerhalb des Flughafens nicht zu ihren Aufgaben gehört.

Auf den Vorschlag zur Konfliktlösung unter VII. 6. (Gutachten zum Katastrophenschutz) wird verwiesen.

Ebensowenig können den TdV die Gebührenausfälle (nach Angaben des Verbandes 800.000,- DM pro Jahr) angelastet werden.

4. Sonstiges

Es wurden ohne weitergehende Spezifizierung Schadensersatzansprüche für alle den Einwendern aus dem Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld entstehenden Nachteile geltend gemacht.

Nach Ansicht der Anhörungsbehörde ist die Forderung nach Schadensersatz aus folgenden rechtlichen Gründen abzulehnen:

Die pauschale Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen geht ins Leere.
Insbesondere, weil im Rahmen der Planfeststellung nicht über Schadensersatzansprüche entschieden wird. Gegenstand der Planfeststellung ist vielmehr festzustellen, in wie weit Beeinträchtigungen von Dritten entschädigungslos hinzunehmen sind, bzw. Entschädigung für die Beeinträchtigung von Dritten zu leisten ist. Rechtsgrundlage für Entschädigungsleistungen sind dabei Art 14 GG und § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG Bbg.

Soweit es den Einwendern ungeachtet der Bezeichnung in der Einwendung inhaltlich um Entschädigungsleistungen gehen sollte, sind die Ansprüche aufgrund der Pauschalität der Forderung nicht ausreichend substanziiert dargelegt.

XVI. Sonstiges

Allgemeines

Hierzu gehören alle Einwendungen, die nicht unmittelbar anderen Tagesordnungspunkten zugeordnet werden können.

Bei diesen Einwendungen handelt es sich im Wesentlichen um Veränderungen im Umfeld des Flughafens, insbesondere einer Änderung der Sozialstruktur in den Gemeinden. Weitere Befürchtungen sind sinkende Lebensqualität, steigende Kriminalität, sinkendes Steuereinkommen für die Gemeinden, eine erhöhte Infektionsgefahr durch Flugzeuge aus Malariagebieten sowie in Krisenzeiten ein besonderes Ziel bei militärischen Auseinandersetzungen aufgrund einer damit verbundenen militärischen Nutzung zu bieten. Vereinzelt wird allgemein eine nicht näher bezeichnete Existenzgefährdung sowie Beeinträchtigungen im Beruf befürchtet.

Auf Forderungen, zum Beispiel nach einer Volksabstimmung zum Ausbau des Flughafens, oder auf Argumente, wie zum Beispiel dass der wachsende Flugverkehr sich nicht mit der Schöpfung verträgt, wird nicht weiter eingegangen, da diese Forderungen und Argumente nicht Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens sind.

Weitere Schreiben sind mit Befürwortungen für den Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld eingegangen. Darin wird besonders die unmittelbare Nähe zu Berlin begrüßt.

Darstellung der Schwerpunkte im Einzelnen

Aus Sicht der Anhörungsbehörde ergeben sich aus den Einwendungen zum Themen komplex ,,Sonstiges“ die nachfolgend aufgeführten Schwerpunkte:

1. Änderung der Sozialstruktur und des Steuereinkommens der Gemeinden

Einwender und Betroffene befürchten aufgrund der Umweltauswirkungen des Vorhabens und nachlassender Investitionsbereitschaft eine nachteilige Veränderung der Sozialstruktur im Flughafenumfeld (Verslumung) und sinkende

Steuereinnahmen der öffentlichen Haushalte, was die Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen gefährde.

Nach Ansicht der Vorhabensträger stelle der Flughafen einen wichtigen Standort dar, der für die Ansiedlung und Entwicklung von Unternehmen und Gewerbebetrieben im direkten Flughafenumfeld, als auch in der Region von großer Bedeutung sei. Neben der Deckung des Luftverkehrsbedarfs der Bevölkerung sei es ein wesentliches Ziel durch den Ausbau des Flughafens Impulse für die Entwicklung der Wirtschaft zu geben. Durch den Flughafenausbau und die Ansiedlung weiterer Unternehmen sei eine Steigerung der Beschäftigtenzahlen im Umfeld des Flughafens und in der Region zu erwarten. Eine nachlassende Investitionsbereitschaft sei aufgrund der oben genannten Aspekte nicht zu befürchten. Sinkende Steuereinnahmen in den Kommunen seien nicht zu erwarten.

Es wird jedoch nicht geleugnet, dass es im bestimmten Maße Wanderungen der Bevölkerung geben könne. Bei andern Flughäfen sei es nicht zu solchen Erscheinungen gekommen. Die TdV gehen davon aus, dass die angestrebten Maßnahmen zur Einschränkung der Belastung des Umfeldes ausreichend Schutz für die Infrastruktur und für die umliegenden Gemeinden gewähren. Individuelle Umzugswünsche seien nicht vorhersehbar, aber als Ausgleich würden hochqualifizierte Flughafenmitarbeiter in die entsprechenden Gemeinden ziehen und so für Ausgleich sorgen.

Die Anhörungsbehörde stellt zusammenfassend fest, dass in der Frage der Änderung der Sozialstruktur durch den Flughafenausbau zwischen Einwendern und den TdV unterschiedliche Ansichten bestehen. Eine Einigung oder Angleichung konnte auch im Rahmen der Erörterung nicht erzielt werden.

2. Kriminalität/Sicherheit

Einwender und Betroffene befürchten, dass es ein erhöhtes Wohnrisiko durch steigende Kriminalität geben werde. Sie führen dazu zum Beispiel an, dass Flughäfen ein Anziehungspunkt für Kriminalität (insbesondere Zoll- und Kleinkriminalität wie Taschendiebstahl) seien.

Nach Meinung der TdV sei eine Zunahme der Kriminalität in den umliegenden Gemeinden durch den Betrieb des Flughafens in der Regel nicht zu erwarten. Auch die Befürchtung, dass durch ständigen Fluglärm, Hilferufe von in Not

befindlichen Menschen, Geräusche bei Einbrüchen und Überfällen, Alarmsignale von Rettungsfahrzeugen usw. unter Umständen nicht mehr wahrgenommen werden können, werden seitens der TdV nicht geteilt.

Nach den Erkenntnissen aus den lärmphysikalischen Untersuchungen würden die durch Fluglärm hervorgerufenen Kommunikationsstörungen nicht das Ausmaß erreichen, dass eine Gefährdung der Sicherheit zu befürchten sei. Notsignale würden auch weiterhin hörbar sein. Es lägen keine Erkenntnisse von andern Flughäfen - auch nicht von den heute betriebenen drei Flughäfen – vor, dass es je zu Problemen bei Notsignalen oder Hilferufen gekommen sei.

Für die Gewährleitung von Sicherheit und Ordnung außerhalb des Flughafengeländes ist nicht der Betreiber des Flughafens zuständig. Diese ist daher auch nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens.

3. Militärische Nutzung

Einwender und Betroffene weisen darauf hin, dass im Kriegsfall besondere Gefahren für die Anwohner eines Luftdrehkreuzes bestünden, denn in Krisenzeiten seien Flughäfen ein besonderes Ziel bei militärischen Auseinandersetzungen. Die Lage im dicht besiedelten Gebiet sei deshalb nachteilig.

Die TdV führen dazu aus, dass eine militärische Nutzung von Seiten der Vorhabensträger nicht vorgesehen sei, jedoch im Spannungs- oder Verteidigungsfall nicht auszuschließen wäre. Der Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld erfolge ausschließlich zu zivilen Zwecken.

4. Gesundheit

Eine Beschränkung des Luftverkehrs dahingehend, dass keine Flugzeuge aus Ländern mehr landen dürfen, in denen bestimmte Krankheiten, wie zum Beispiel Malaria, verbreitet sind, ist wegen der national und international garantierten Freiheit des Luftverkehrs rechtlich nicht möglich.
Diese Gefahr muss durch Maßnahmen der zuständigen Behörden bei der Ab- und Einreise eingedämmt werden.

5. Wirtschaft

Die Befürchtungen seitens der Einwender, dass es eine Umnutzung bestehender Wohn- bzw. Naherholungsflächen zu gewerblich genutzten Flächen geben wird, konnte durch die Vorhabensträger nicht ausreichend entkräftet werden. Die Annahme, dass das künftige Verkehrsaufkommen ohne wesentliche Beeinträchtigungen der Um weltbelange abgewickelt werden kann, widerlegt die Umnutzungsbefürchtung nicht. Allerdings kann die Umnutzung von Gebieten nur in Planungsverfahren auf Ebene der Bauleitplanung festgelegt werden.

6. Sonstige Beeinträchtigungen im Beruf

Vereinzelt wird von Einwendern und Betroffenen allgemein eine nicht näher bezeichnete Existenzgefährdung sowie eine Einschränkung im Beruf beklagt. Insbesondere befürchtet ein Toningenieur eine Einschränkung seiner beruflichen Tätigkeit durch Hörschädigung beziehungsweise ein gehbehinderter Einwender negative Auswirkungen auf seine berufliche Tätigkeit, da auf ihn im Falle einer Planrealisierung neben therapeutischen Terminen auch Terminabsprachen wegen Baumaßnahmen zukämen.

Außerdem wurde die Befürchtung geäußert, dass die Arbeitsplätze der jeweiligen Einwender aus verschiedenen Gründen verloren gehen könnten, zum Beispiel dadurch, dass Arbeitgeber ihre Betriebsstätten aufgrund der mit dem Flughafenausbau verbundenen Lärm- und Schadstoffbelastung an einen anderen Ort verlegen könnten und die Arbeitnehmer dieser Betriebsverlagerung beispielsweise aufgrund der Unverkäuflichkeit ihrer Wohngrundstücke nicht folgen könnten. Als weiterer Grund für eine Gefährdung des Arbeitsplatzes wird unter anderem ausgeführt, dass die Kinderbetreuung durch eine bereits kranke Person, die keinem weiteren Lärm ausgesetzt werden könne, wegfalle.

Die TdV haben dazu wie folgt Stellung genommen:
Einer Gesundheitsschädigung durch Lärmeinwirkungen sei durch entsprechende Lärmschutzmaßnahmen zu begegnen.

Hinsichtlich eines möglichen Standortwechsels von Betriebsstätten wiesen die TdV darauf hin, dass das Recht auf einen bestimmten Arbeitsplatz grundrechtlich nicht geschützt sei.

Die Anhörungsbehörde nimmt zu den vorbenannten Einwendungen wie folgt Stellung:
Gesundheitsgefahren durch Lärmein Wirkung sind durch aktive und passive Schallschutzmaßnahmen auszuschließen (vgl. Thema V) und dort, wo dies nicht möglich oder untunlich ist, ist ihnen durch die Umsiedlung der Betroffenen oder die Übernahme des Wohngrundstücks bzw. der Arbeitsstätten gegen Entschädigung zu begegnen. Dies gilt auch, wenngleich unter Berücksichtigung der jeweiligen Besonderheiten des Betriebs, für wirtschaftliche Unternehmen.

Außerdem gewährt Art 12 GG im Rahmen des Rechts auf freie Wahl des Arbeitsplatzes kein definitives Recht auf Bestandsschutz des innegehaltenen Arbeitsplatzes (Maunz-Dürig, Grundgesetz, Art. 12, Rn 424).

Im Auftrag

(Leyerle)
Regierungsdirektor